* Année 1960-1961. — N° 84 A. N. Vendredi 11 Novembre 1960 *

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ETRANGER : 40 NF

(Compte chèque postal : 9063 13 Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0.20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

1re SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

COMPTE RENDU INTEGRAL — 46e SEANCE

1re Séance du Jeudi 10 Novembre 1960.

SOMMAIRE

1. — Loi de programme relative à certains équipements militaires. — Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 3521).

2. — Loi de finances pour 1961 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3522).

Articles 24, 25 et 26 (états G et H) (*suite*).

Travaux publics et transports.

I. — **Travaux publics et transports.**

MM. Ruais, rapporteur spécial ; le président, Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Denvers, rapporteur spécial ; Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Ebrard, rapporteur spécial ; Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Arrighi.

MM. Cermolacce, Van der Meersch, Denvers, Dumortier, Lejeune, Lecocq, Regaudie, Dumortier, Mazurier, Poudevigne, Rieunaud, Trébosc

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Ordre du jour (p. 3539).

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT, vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE PROGRAMME RELATIVE A CERTAINS EQUIPEMENTS MILITAIRES

Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire.

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 10 novembre 1960.

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de

proposer un texte sur le projet de loi programme relative à certains équipements militaires, en discussion au Parlement.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée à désigner ses représentants à cet organisme.

« J'adresse ce jour à monsieur le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Je vous prie de trouver ci-joint le texte du projet de loi programme relative à certains équipements militaires considéré comme adopté par l'Assemblée nationale dans sa séance du 24 octobre 1960 et rejeté par le Sénat dans sa séance du 9 novembre 1960, en vous demandant de bien vouloir le remettre à la commission mixte dès qu'elle sera constituée.

« Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'expression de mes sentiments de haute considération. »

« Signé : MICHEL DEBRÉ. »

La présente communication va être notifiée à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

Le délai de vingt-quatre heures prévu par l'article 111 du règlement expire demain vendredi à neuf heures trente. La nomination de la commission paritaire aura lieu au début de la première séance qui suivra l'expiration de ce délai, c'est-à-dire celle de samedi après-midi.

Lorsque la commission sera constituée, elle sera saisie des documents annoncés dans la lettre de M. le Premier ministre.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1961 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 (deuxième partie) (nos 866, 886, 892).

[*Articles* 24, 25 *et* 26 (*Etats G et H*).]
(*Suite.*)

M. le président. Nous examinons les crédits du budget des travaux publics et transports (I. — Travaux publics et transports) :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — **Travaux publics et transports.**

ETAT G

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(*Mesures nouvelles.*)

« Titre III : + 33.054.418 NF ;
« Titre IV : — 270.682.642 NF. »

ETAT H

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(*Mesures nouvelles.*)

Titre V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 322.800.000 NF ;
« Crédit de paiement, 85.832.000 NF. »

Titre VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 26.700.000 NF ;
« Crédit de paiement, 7.140.000 NF. »

Ce débat a été organisé comme suit, par le président de l'Assemblée, sur cinq heures, conformément aux décisions prises par la dernière conférence des présidents, à savoir :

Commission des finances, 45 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 15 minutes ;

Gouvernement, 60 minutes.

Compte tenu des temps de parole demandés par les orateurs inscrits, le temps affecté aux groupes est réparti de la manière suivante :

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 60 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 40 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 15 minutes ;

Groupe socialiste, 30 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 15 minutes ;

Isolés, 10 minutes.

La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les travaux publics et les transports.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des travaux publics et des transports tel qu'il nous est présenté par le Gouvernement se situe, en volume, au même niveau que celui de 1959.

Plus précisément, les crédits de paiement sont en diminution de 31,6 millions de nouveaux francs, soit 1 p. 100 environ, et les autorisations de programme en augmentation de 3 millions de nouveaux francs, également 1 p. 100 environ. Ils représentent 2.989.000 nouveaux francs pour les crédits de paiement et 349.500.000 nouveaux francs pour les autorisations de programme.

Les « services votés » sont en augmentation de 30,6 millions de nouveaux francs qui correspondent pour la presque totalité au relèvement des traitements de la fonction publique.

Les « mesures nouvelles », 33 millions de nouveaux francs, se rapportent principalement aux dépenses pour travaux d'entretiens et de réparations qui sont en hausse légère.

Par contre, les crédits de rémunération de personnel sont stables, les réformes de structure actuellement en cours étant gagées.

L'évolution des crédits affectés aux interventions publiques est la caractéristique principale du budget de 1961. Ceux-ci se présentent, en effet, en diminution de 142,8 millions de nouveaux francs par rapport à ceux de l'an passé.

Les « mesures nouvelles », — 270,6 millions, traduisent la volonté du Gouvernement de limiter son action économique à certains domaines essentiels, et en particulier de donner aux prix des services, dans le secteur des transports, un caractère plus proche de la vérité.

En ce qui concerne la S. N. C. F., les chiffres sont les suivants : subvention d'équilibre, — 168.900.000 nouveaux francs ; contribution de l'Etat, + 90 millions ; compensation de réductions tarifaires, — 45 millions.

Il y a là, vous le voyez, un solde négatif, c'est-à-dire une diminution des subventions.

Pour la R. A. T. P., la subvention de l'Etat est en nette diminution : — 42.800.000 nouveaux francs.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme nouvelles sont en diminution pour les routes et pour les travaux de défense contre les eaux. Je parle, bien entendu, de celles qui figurent aux chapitres 53 à 73 du budget, car nous verrons tout à l'heure qu'en ce qui concerne le fonds routier, elles sont en nette augmentation.

Bien que les opérations du fonds routier soient désormais retracées dans le fascicule des comptes spéciaux du Trésor, elles ne peuvent échapper à l'examen du rapporteur du budget des travaux publics, puisque le ministre des travaux publics est chargé de leur réalisation.

C'est ainsi que les autorisations de programme sont passées de 107.900.000 nouveaux francs en 1959 à 250 millions en 1960 et 750 millions en 1961. Vous constatez donc une nette augmentation. Les crédits de paiement sont passés de 284 millions de nouveaux francs en 1959 à 220 millions en 1960 et à 318.400.000 nouveaux francs en 1961.

Une caractéristique marquante et exceptionnelle de ce budget, c'est la stabilité des crédits de personnels. En effet, grâce à la deuxième étape de réforme du cadre des services des ponts et chaussées, et malgré des créations d'emplois contractuels correspondant à l'accroissement de l'activité du fonds d'investissement routier, les crédits de rémunération de personnel en activité restent stables et sont même en légère diminution par rapport aux crédits acquis pendant l'année précédente. Ce fait

est assez exceptionnel au regard des autres ministères, pour mériter d'être signalé spécialement.

Le bilan est en effet le suivant : excédent des suppressions de postes sur créations, 513 ; diminution des dépenses, 2.232.343 NF.

A l'administration centrale, le service des transports est supprimé en ce qui concerne les tâches de contrôle technique des chemins de fer qui n'ont plus de raison d'être, la S. N. C. F. se suffisant à elle-même aujourd'hui. Du même coup, le personnel de cadre correspondant est reclassé dans le cadre des ponts et chaussées ou à la direction des transports.

Par contre, la création — gagée par des suppressions de hauts emplois dans le cadre des ponts et chaussées — d'une section économique au sein du conseil supérieur des ponts et chaussées, corollaire de la mise sur pied du service des affaires économiques décidée dans le dernier collectif, et la création auprès du ministre d'un poste d'un poste d'inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre, chef des services extérieurs du travail, conseiller du ministre et président des commissions nationales de conciliation, permettent de mieux adapter la structure de l'administration centrale aux exigences de l'action du Gouvernement sur l'industrie des transports.

Il convient de noter tout spécialement que 28 postes nouveaux d'ingénieurs élèves des ponts et chaussées sont créés en vue de satisfaire à nos devoirs d'assistance technique.

Une modernisation dont il y a lieu de féliciter le ministère se poursuit au sein du ministère des travaux publics. On voit en profiter budgétairement le tourisme, l'I. G. N. des services communs, tels que le service économique et le service de l'inspection du travail et d'autres encore.

Mais il y a lieu d'en rendre aussi hommage aux cadres des ponts et chaussées, cadres d'exécution sur la substance desquels ces modernisations s'accomplissent, et l'attention bienveillante du Gouvernement est attirée sur le sort de ces cadres.

A ce titre je ferai deux observations au nom de la commission des finances.

En premier lieu, il a été rapporté qu'un certain nombre de postes d'ingénieurs des ponts et chaussées se trouvaient encore sans titulaire, ce qui entraîne pour les départements des difficultés considérables. Je demanderai à M. le ministre de se pencher sur ces cas particuliers.

Différents commissaires ont noté avec moi la contribution importante apportée par les différents cadres des ponts et chaussées à l'équilibre du budget. Je demande à M. le secrétaire d'Etat aux finances de se mettre d'accord avec M. le ministre des travaux publics pour leur accorder certains avantages, précisément en raison de cet effort.

La commission demande donc que soient augmentés les pourcentages et assouplies les conditions d'accès aux cadres de conducteur principal et d'agent de travaux breveté qui sont actuellement pourvus dans la limite de 20 p. 100 et uniquement par voie de concours professionnel.

La demande est la même pour le nouveau grade supérieur d'ingénieur des travaux publics de l'Etat — je pense que de telles mesures ne coûteraient pas bien cher au budget — et que l'accès aux grades supérieurs pourrait se faire dans une mesure raisonnable par une voie autre que celle du concours professionnel de façon que les ingénieurs et agents les plus méritants puissent accéder à l'indice supérieur : une carrière appréciée vaut bien un concours professionnel.

J'en arrive à la S. N. C. F.

La conclusion principale qui s'impose plus que jamais cette année, quand on regarde les articles correspondant à l'activité de cette grande société, c'est que la présentation de sa gestion, sous l'aspect budgétaire actuel, est trompeuse et plonge le Parlement dans l'obscurité.

Je répéterai avec plus de vigueur encore mon observation de l'an dernier. Le Gouvernement, soucieux de répondre aux critiques portant sur le coût des entreprises nationales, s'efforce, de plus en plus, d'apporter une réduction importante au poste « subvention pour la couverture du déficit d'exploitation », appellation des plus trompeuses comme je vais le montrer.

Ce poste présente pour 1961 une évaluation de 97.589.000 nouveaux francs, qui ne saurait être tenue pour sincère.

Je n'indiquerai pas le détail des constatations par lesquelles j'ai été amené à cette conclusion. Je dirai simplement qu'après avoir comparé les propositions budgétaires de la S. N. C. F. et les propositions du Gouvernement, je trouve un écart de 180 millions de nouveaux francs, soit de 100 p. 100.

L'expérience m'a prouvé que l'on devait apporter aux prévisions de la S. N. C. F. beaucoup plus de crédit qu'à celles du fascicule budgétaire.

Je vous en donnerai un exemple. L'an dernier, j'avais protesté entre autres contre une forte diminution de 20 millions de nouveaux francs de cet article, économie qui, dans l'esprit du ministère des finances, devait provenir de l'atténuation des réductions commerciales accordées à diverses catégories de voyageurs.

J'avais déclaré que cette réduction était purement nominale, qu'elle entraînerait simultanément une diminution de la clientèle, et que, par conséquent, on pouvait dire que l'économie prévue était loin d'être nette.

L'événement s'est montré encore plus sévère que ma prévision : la mesure n'a pas été prise, car elle était trop nocive pour la S. N. C. F.

Cette année, le Gouvernement procède de même, par voie d'autorité et purement comptable, sans référence à la réalité. Je ne sais pas qui est le responsable — en tout cas, monsieur le ministre, vous êtes solidaire de vos collègues du Gouvernement...

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Je ne me dérobe pas à cette solidarité.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* ... et je ne veux pas le savoir, mais force m'est bien de constater qu'on impose sur le papier à la S. N. C. F. des économies que, manifestement, elle ne réalisera pas.

M. René Regaudie. C'est très juste !

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Je le répète, ce poste intitulé « Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation » est sous-évalué à 100 p. 100.

Cette pratique est cependant assez paradoxale. En effet, pendant que le Gouvernement procède ainsi, il s'acharne d'un autre côté à creuser le trou qu'il s'efforce de combler, et il le fait par un procédé qui est bien connu : celui de l'autofinancement des dépenses en capital de la S. N. C. F.

Je vais en donner un fait significatif, et il n'y a rien de tel que les chiffres pour bien comprendre.

Cette année, les capitaux d'investissements consacrés à la S. N. C. F. se montent à 1.350 millions. On trouve dans cette somme les dépenses de reconstitution et des dépenses de renouvellement qui, comme vous le savez, sont autofinancées par la S. N. C. F., suivant certaines proportions inscrites dans la convention et qui sont un peu arbitraires.

Si on retire des 1.350 millions ce qui correspond à la reconstitution du potentiel détruit par faits de guerre et l'autofinancement du renouvellement, il ne reste que 560 millions pour l'augmentation des moyens, c'est-à-dire pour l'augmentation du potentiel de la S. N. C. F.

Retirons de ces 560 millions, 230 millions qui sont consacrés à la poursuite de l'électrification qui ne constituent une augmentation du potentiel que dans une certaine mesure — on ne peut considérer automatiquement et entièrement ces travaux comme des augmentations du potentiel ferroviaire car, même sans être électrifiées, ces lignes assurent actuellement le trafic avec l'ancien matériel — il ne reste que 230 millions pour l'augmentation du potentiel de la S. N. C. F., augmentation destinée à faire face à l'accroissement du trafic qui, selon les prévisions du Plan, doit être de 4 p. 100 chaque année.

Or il est avéré que pour une augmentation de trafic de 1 p. 100, il est nécessaire de consacrer un crédit de 230 millions aux seuls achats de matériel moteur et de matériel roulant : le montant de ces achats peut, certes, être diminué par les progrès continus que l'on constate dans la rotation et l'emploi du matériel, mais on ne saurait attendre de miracles de ce côté.

Ainsi, d'un côté le Plan prévoit une augmentation de 4 p. 100 du trafic, d'un autre côté, on n'accorde à la S. N. C. F. qu'un crédit de 230 millions, c'est-à-dire à peine suffisant pour faire face au tiers de cette augmentation.

On voit donc bien ici que par le procédé de l'autofinancement, on oblige la S. N. C. F. à prélever les investissements sur sa propre substance, quitte ensuite à l'accuser d'être en déficit.

En fait, la présentation budgétaire concernant la S. N. C. F. et les principes auxquels elle obéit ne sont qu'une gymnastique comptable qui n'a pour résultat que de masquer la vérité au Parlement et de l'empêcher de prononcer son action dans les voies utiles selon ses propres conceptions politiques.

La S. N. C. F. n'est pas uniquement un outil de transport ; c'est, avant tout, un outil économique et social qui, lui, est exclusivement au service de la nation. C'est d'ailleurs le seul moyen de transport qui présente cette caractéristique.

Quand le Parlement examine les comptes de la S. N. C. F sur le plan budgétaire, il voit bien les dépenses qu'il vote, au titre de la contribution aux charges de retraite ou à celui de la contribution aux charges d'entretien des voies. Il sait qu'il agit ainsi pour rendre la S. N. C. F. compétitive avec d'autres moyens de transport ; il sait donc parfaitement ce qu'il fait lorsqu'il augmente ou diminue les crédits de ces postes ; il peut les moduler selon ses propres conceptions.

En revanche, le Parlement ignore l'importance des crédits qu'il doit voter pour compenser à la S. N. C. F. les obligations de service public qui lui sont imposées, notamment pour les voyageurs. Il ne sait pas non plus, le Parlement, à combien se monteraient les crédits nécessaires, pour compenser les charges que font peser sur la S. N. C. F. l'obligation qu'elle assume de prendre le trafic où qu'il soit et quel qu'il soit. C'est seulement lorsqu'il le saura qu'il pourra régler son effort budgétaire et sa volonté en toute connaissance de cause au lieu de s'acharner à réduire un poste appelé « subvention pour couverture du déficit d'exploitation » et qui — je l'ai montré assez éloquemment — n'a aucune signification, en raison des pratiques du Gouvernement touchant la diminution de ce poste et le financement des investissements. Le rôle du Parlement n'est pas de faire la comptabilité, ni davantage de discuter des mérites et de l'emploi respectifs d'une locomotive Diesel et d'une locomotive électrique. Son rôle est de déterminer les grandes lignes financières d'une politique sociale et économique à laquelle la S. N. C. F., elle aussi, doit pouvoir être infléchie avec certitude en cas de besoin.

C'est pourquoi la commission des finances, à la demande de votre rapporteur spécial, soumet au Gouvernement une proposition qu'il lui demandera d'adopter dans le prochain budget, sachant fort bien que le Gouvernement est maître en cette matière mais qu'il saura la prendre en considération, s'agissant d'une proposition qui intéresse le travail parlementaire.

La proposition est la suivante : « A partir de 1962, le Gouvernement est invité à motiver plus clairement, dans la présentation budgétaire, les subventions à la S. N. C. F. A cette fin, il lui est demandé de remplacer la ligne « subvention d'équilibre à la S. N. C. F. », chapitre 45-42, article 2, par les trois lignes suivantes : subvention pour obligations de service public, subvention pour pertes de recettes dues à l'absence de liberté tarifaire, subvention pour non-autorisation de tarifs d'équilibre. »

Alors le Parlement y verra clair et pourra manipuler les leviers budgétaires relatifs à la S. N. C. F. pour obtenir des résultats certains et dans des directions déterminées.

En ce qui concerne la subvention pour obligations de service public, le Gouvernement peut en connaître le montant immédiatement. La S. N. C. F. s'est depuis longtemps penchée sur ce problème et elle en connaît exactement toutes les données.

Par contre, l'appréciation de la subvention pour pertes de recettes dues à l'absence de liberté tarifaire soulève des problèmes complexes, mais qui ne sont plus insolubles depuis que la S. N. C. F. s'est mise à étudier systématiquement le prix de revient de ses lignes et les marchés de transport.

Elle est maintenant outillée, grâce notamment aux machines électroniques dont elle dispose, pour se livrer à de telles études. Ce qui importe, ce n'est pas d'obtenir des chiffres exacts, c'est de connaître l'ordre de grandeur des différentes masses.

A ce moment-là, mes chers collègues, on ne verra plus au Parlement des discussions stériles entre ceux qui soutiennent que la S. N. C. F. coûte cher, que son déficit est intolérable, qu'il faut le réduire, et ceux qui demandent que les services soient renforcés sur certaines lignes ou qu'il ne soit pas procédé à telle ou telle désaffectation.

Le problème n'est pas là. Il faut que, par des chiffres précis, le Parlement puisse apprécier exactement ce que coûtent les obligations imposées à la S. N. C. F. Il pourra alors, sur le plan économique et social, moduler son action selon la politique qu'il entend mener.

J'espère, monsieur le ministre, qu'il vous sera possible de donner satisfaction à cette revendication de clarté.

M. le président. Monsieur le rapporteur spécial, je vous rappelle que ce débat a été organisé et que votre temps de parole est épuisé.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Je vous remercie de cette observation, monsieur le président, et je continue. (*Mouvements divers.*)

M. le président. Dans ces conditions, je vais suspendre la séance et provoquer une réunion du bureau.

Il est inadmissible, monsieur Ruais — je suis vraiment surpris de votre insistance, vous connaissant — que, s'agissant d'un débat organisé conformément à la décision de la dernière conférence des présidents — j'en appelle au témoignage de ceux de mes collègues qui siègent comme moi à la conférence des présidents — vous n'acceptiez point de vous ranger aux décisions prises par cette conférence et communiquées à l'Assemblée.

Vous soulevez un incident. Je vais demander à M. le président de l'Assemblée nationale de vouloir bien réunir immédiatement le bureau en vue de régler cet incident, à moins que vous n'acceptiez très simplement, comme je l'espère, de vous ranger obligeamment à mon observation, qui n'a rien de désagréable à votre égard, croyez-le bien.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Un tout petit peu d'indulgence, monsieur le président !

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Si vous me demandez formellement, monsieur le président, d'interrompre mon rapport, je le ferai tout de suite, mais en faisant observer que pour un budget aussi important il est indispensable de donner au rapporteur le temps nécessaire pour l'exposer le plus brièvement possible — et Dieu sait si j'ai restreint mon intervention — sous peine de voir l'opinion publique constater que les débats budgétaires du Parlement ne sont plus qu'une formalité et qu'il est désormais devenu impossible de discuter sérieusement les matières pour lesquelles le Parlement a été élu et auxquelles il doit se consacrer en priorité, je veux dire les problèmes budgétaires et financiers de la nation.

Cela dit, monsieur le président, je suis à vos ordres. Si vous me demandez d'interrompre mon rapport à l'endroit précis où j'en suis, j'obéirai car je ne veux pas créer le moindre trouble dans cette Assemblée, mais je trouve que le temps de parole des rapporteurs a été réduit ridiculement par la conférence des présidents.

M. le président. Monsieur le rapporteur spécial, laissez-moi vous présenter deux observations.

L'Assemblée nationale est tenue, vous le savez comme moi, par des délais constitutionnels rigoureux et impératifs. Nous sommes ici un certain nombre, sinon l'immense majorité, à avoir approuvé de telles dispositions. Nous avons constaté, au cours de ces dernières semaines, la difficulté que nous rencontrions à respecter ces délais, mais ils existent, et c'est en fonction de cet élément que nous avons dû organiser la plupart des discussions relatives aux fascicules budgétaires.

Que cette méthode présente des inconvénients, et notamment ceux que vous venez de signaler, nous en sommes tous intimement convaincus. Mais en fonction même de l'organisation que nous avons dû arrêter, il a été prévu un temps de parole, malheureusement limité, aussi bien pour les orateurs intervenant dans la discussion que pour les rapporteurs.

Or, comme rapporteur spécial de la commission des finances et par comparaison aux rapporteurs pour avis des autres commissions que nous allons entendre dans quelques instants, vous bénéficiez, monsieur Ruais, d'un privilège, si je puis dire, puisque vous disposez d'un temps de parole trois fois plus long.

Je comprends parfaitement vos observations. Je sais comme vous que le budget des travaux publics est un budget très important. Mais, encore une fois, je ne suis qu'un exécutant tenu de faire respecter les décisions de la conférence des présidents et communiquées à l'Assemblée nationale.

C'est pour ces raisons que je vous ai indiqué, il y a un instant, que votre temps de parole était malheureusement épuisé. Il l'était même largement : quinze minutes vous étaient accordées et vous en avez utilisé vingt. Constatez que j'ai fait preuve d'une certaine tolérance.

J'ajoute que, pour pallier en partie l'inconvénient que vous venez de signaler, et dont je suis personnellement très conscient, il a été décidé que, quelle que soit la brièveté des explications à laquelle, malheureusement, les rapporteurs sont astreints, le texte intégral de leurs rapports ou avis sera publié en annexe au *Journal officiel.*

Quant au reste de vos explications — très pertinentes d'ailleurs — je suis pleinement d'accord avec vous. J'espère qu'à l'avenir nous aurons de meilleures méthodes de discussion budgétaire que celles auxquelles nous sommes présentement astreints.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Je ne vois pas à son banc M. le rapporteur général du budget auquel j'aurais voulu deman-

der des confirmations sur la fixation des temps alloués, mais je constate que la conférence des présidents n'a attribué aux rapporteurs pour avis que cinq minutes de temps de parole, ce qui est manifestement une dérision.

M. le président. Bien sûr !

M. Pierre Ruais. Pour moi, qui suis malgré tout de bonne composition...

M. le président. J'en suis persuadé.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* ... je vous demande de m'accorder encore cinq minutes pour pouvoir en style télégraphique présenter l'essentiel de mes dernières observations, tout en m'excusant auprès de mes collègues d'avoir dépassé le temps de parole qui m'avait été alloué en tant que rapporteur.

M. le président. Je vous laisse donc le soin de conclure en style télégraphique, suivant vos propres termes.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* J'en étais arrivé à quelques observations concernant les routes.

Je souligne la création d'un organisme de sécurité routière, ainsi que l'augmentation des crédits d'entretien, lesquels devraient être portés à 30 millions de nouveaux francs d'ici à deux ans, mais qui, en fait, ne le sont pas encore. Ce crédit devrait être majoré de la hausse moyenne du prix des travaux depuis que ce chiffre de base a été fixé et des non-remboursements au chapitre qui traite de l'entretien, calamités routières.

Les observations essentielles que je désirais faire portaient sur le fonds d'investissement routier.

Pour la première fois depuis sa création, l'alimentation du fonds pour les exercices suivant le budget en cours n'est plus assurée ; le projet est muet à cet égard. De même, le programme routier a bien été tracé à grandes lignes par le Gouvernement, mais n'a pas été sanctionné par le Parlement.

En fait, on peut dire que du fonds d'investissement routier il ne reste plus dans la législation que le nom. Aucune disposition concernant l'alimentation du fonds ne figure au projet. Celle-ci est à l'entière discrétion du Gouvernement.

En ce qui concerne le programme, il en est de même. Il est certes accepté. Nous félicitons le Gouvernement, en particulier M. le ministre des travaux publics qui a pu parvenir à cette fin. Mais il faut reconnaître qu'il reste à la merci des aléas budgétaires.

Le fonds spécial d'investissement routier, hélas ! est devenu en fait un chapitre d'équilibre budgétaire, dont nous pouvons craindre qu'il ne soit dans les années suivantes le chapitre accordéon que l'on utilise pour ajuster le budget. Néanmoins, je félicite le Gouvernement d'avoir ajouté au programme d'autoroutes — qui intéresse déjà 2.000 kilomètres — un programme de deuxième et de troisième urgence portant sur 1.625 kilomètres.

Je veux marquer aussi auprès de mes collègues que le Gouvernement a retenu le système du péage pour les autoroutes de jonction. Il justifie cette disposition par le fait qu'il peut ainsi faire appel indifféremment, encore que recourant en principe aux crédits budgétaires, à des crédits d'emprunts.

C'est là, je crois, la bonne solution, beaucoup moins systématique que celle préconisée par l'Union routière qui voudrait que les travaux concernant la circulation automobile, pour ne pas grever davantage ce mode de transport, soient exécutés exclusivement par des crédits provenant d'emprunts.

Cette catégorie de ressources présente malheureusement des inconvénients. Elle est soumise aux aléas du marché financier et, de plus, elle est utilisée par le canal de sociétés d'économie mixte, ce qui peut conduire — mais je sais que le Gouvernement vient de modifier le décret relatif à ces sociétés — à enlever l'exécution de ces travaux à ceux qui sont traditionnellement désignés pour les faire.

L'alternative crédits budgétaires, crédits d'emprunt est utile, mais elle nécessite la modification des règles de gestion du fonds routier. Elle permettrait de moduler chaque année la part budgétaire et la part d'emprunt de telle manière que le programme puisse être exécuté sans à-coups durant les quinze années à venir.

Quelques mots maintenant sur la R. A. T. P., pour signaler que le Parlement, sinon les élus et la population de la région parisienne, a obtenu satisfaction et que cette année, pour la première fois, la contribution de l'Etat est en forte diminution, de 22 p. 100 par rapport à l'an dernier et même de 44 p. 100 suivant les chiffres auxquels on se réfère.

A ce sujet, je rends hommage au Gouvernement qui a suivi les prescriptions du sous-amendement que j'avais présenté et fait adopter, lors de la dernière session. Il vient d'accorder, si je ne me trompe, une réduction de 50 p. 100 aux économiquement faibles et aux étudiants, selon des modalités qui sont presque arrêtées et qui vont entrer en vigueur très bientôt.

Ma dernière observation portera sur la mise en ordre des transports.

Monsieur le ministre, vous achevez la mise en ordre des transports routiers et bientôt, comme pour la S. N. C. F. et les transports par voie d'eau, vous serez en état de connaître les tonnages disponibles et attribués. Vous n'avez pas encore mis au point la tarification routière, mais vous allez le faire incessamment, ce qui vous permettra également de guider l'évolution des transports routiers.

Pour les trois modes de transport, vous aurez en main les instruments essentiels : moyens de transport et tarification, ce qui vous permettra d'établir une bonne coordination. Si elle s'exerce par des pesées successives légères et convenablement orientées sur les tarifs, ce sera, je crois — c'est également l'avis de la commission — le meilleur mode de coordination, et ceci par l'évolution.

Il existe, à l'heure actuelle, un certain ensemble tarifaire, une certaine répartition des courants de transport. De ce tout, on ne peut modifier brutalement les composantes, comme tendrait à le faire croire le rapport Rueff-Armand, sans grand dommage pour l'économie.

Mais avec le système proposé, vous pourrez, spécialement par la voie tarifaire, moduler cette action. Petit à petit, par ce mode d''action qui est le plus libéral et auquel la S. N. C. F. a été préparée de longue date par la modernisation de ses installations, vous pourrez effectuer dans les meilleures conditions la bonne coordination, c'est-à-dire celle qui fait exécuter les transports par la voie la plus avantageuse pour la nation. Il ne s'agit pas, pour autant, en particulier d'accomplir une dépéréquation brutale des tarifs S. N. C. F. qui provoquerait des dommages à l'économie de certaines régions et au marché de certains produits. Si cette dépéréquation peut être amorcée par touches légères et si elle peut être compensée par des actions spécifiques sur les produits, par des subventions particulières ou par des actions économiques en faveur des régions en cause afin que celles-ci n'en souffrent, c'est bien la meilleure manière d'accomplir cette tâche de coordination à laquelle le Gouvernement est prêt maintenant, car les principes de la coordination sont faciles à concevoir, mais toujours difficiles à mettre en œuvre.

C'est dans cette voie que s'engage le Gouvernement et la commission ne peut que lui apporter son plein concours.

J'ai terminé, monsieur le président, et je vous remercie vivement de la compréhension que vous avez bien voulu me manifester pour terminer cet exposé qui m'a pris beaucoup de temps.

M. le président. Pas assez !

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Je crois qu'avec des présidents tels que vous l'on arrivera toujours à concilier, d'une part la sécheresse des décisions de la conférence des présidents, d'autre part les nécessités du travail parlementaire. (*Applaudissements.*)

M. Maurice Lemaire. Vive M. le président !

M. le président. La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Albert Catalifaud, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, je m'associe entièrement aux réflexions très pertinentes qu'a présentées M. Ruais. Le temps imparti aux rapporteurs est, en effet, nettement insuffisant non seulement pour exposer d'une façon rationnelle les conclusions des commissions, mais même pour les indiquer.

Le rapporteur pour avis ne disposant que de cinq minutes, je ferai connaître brutalement les conclusions de la commission de la production et des échanges.

Ces conclusions concernent, d'abord l'article 4 de la loi de finances. Notre commission a marqué, à l'unanimité, son hostilité à toute augmentation de taxe, quelle qu'elle soit, frappant aussi bien les transports ferroviaires que les transports routiers ou les transports fluviaux.

Et d'ailleurs, l'Assemblée nationale a repoussé l'article 4 de la loi de finances. Par conséquent, cette augmentation ne se

répercute actuellement que sur les transports de la S. N. C. F. Je reviendrai sur cette question plus longuement tout à l'heure puisque, étant obligé d'abréger le plus possible mon rapport, j'ai demandé à être inscrit au titre de mon groupe politique, pour une durée plus longue. (*Sourires.*)

La commission a été également très déçue de la modicité des crédits inscrits au chapitre 35-21 pour le strict entretien des routes. L'augmentation qu'ils accusent sur ceux de l'année dernière est infime. Si l'Etat ne prend pas conscience du problème posé pour l'entretien de notre réseau routier national, tout un capital national sera voué à la ruine. Le réveil sera douloureux, car la facture sera dans l'avenir, beaucoup plus importante que si le Gouvernement avait doté les services administratifs des crédits budgétaires indispensables à un bon et strict entretien. Cet entretien est tout à fait insuffisant puisque, sur certaines routes nationales telles que la R. N. 4 et d'autres très importantes la circulation des véhicules utilitaires est soit interrompue, soit réglementée. Ce qui prouve que notre réseau routier national n'est même pas en état d'assurer une circulation normale des poids-lourds.

Un autre point doit retenir l'attention. La commission se félicite que le Gouvernement ait enfin pris conscience de la nécessité d'une politique routière à longue échéance. Je veux parler du plan de quinze ans établi au titre du fonds d'investissement routier et dont l'exécution doit commencer en 1961.

La commission en a pris acte en regrettant toutefois que ne soit pas prévue une grande transversale traversant le centre de la France. (*Applaudissements.*)

Je reviendrai également sur cette question.

La commission a jugé beaucoup trop long le délai de quinze ans et estimé qu'il faudrait l'abréger d'une façon très sensible. Je reviendrai aussi sur ce problème dans la suite de la discussion.

En ce qui concerne la S. N. C. F., la commission a pris acte de la modernisation actuelle et des perspectives d'avenir. M. Ruais en a parlé plus longuement dans l'exposé de son rapport.

Votre commission a discuté le problème, posé depuis quelques années, de la bonification des campagnes pour les agents de la S. N. C. F. anciens combattants. Les cheminots anciens combattants des chemins de fer tunisiens viennent de bénéficier de cette mesure que l'on refuse depuis des années aux cheminots de la métropole; c'est là une iniquité des plus flagrantes à laquelle il conviendrait de remédier. Je traiterai plus longuement cette question dans mon intervention ultérieure.

S'agissant de la R. A. T. P., la commission a pris acte de la modernisation des transports en commun de la région parisienne. Elle se félicite de la diminution du montant de la subvention de l'Etat, mesure qui correspond d'ailleurs à la politique suivie l'année dernière, à la même époque, par cette Assemblée.

Telles sont brièvement exposées, les conclusions de la commission de la production et des échanges. Je pense, monsieur le président, ne pas avoir été trop long et n'avoir pas excédé les cinq minutes qui m'étaient imparties. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je vous en remercie.

La parole est à M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les voies navigables et les ports.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Monsieur le président, je ferai tout pour ne pas être « crocheté », mais ce n'est pas sans appréhension que j'aborde cette tribune. (*Sourires.*)

Monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des voies navigables et des ports pour 1961 se situe à peu près au niveau de celui de l'an passé.

Compte tenu de l'évolution des prix, le volume des travaux susceptibles d'être entrepris en 1961 sera à peu de chose près égal à celui de 1960.

Cela signifie qu'il restera toujours, en dépit des efforts tentés depuis quelques années, un retard relativement important à rattraper tant en matière d'entretien que d'équipement.

Puisque votre rapporteur, au nom de la commission des finances, a consigné dans un document distribué toutes les données des dispositions budgétaires concernant les voies navigables et les ports, il n'y a plus de raison de faire un long exposé ; tout au plus convient-il, mesdames, messieurs, de l'assortir de quelques brefs commentaires.

En outre, chacun ici est bien acquis à la cause qui nous intéresse à propos de ce budget. La prise de conscience des intérêts en jeu tant par le Gouvernement et le Parlement que par le pays lui-même a permis d'obtenir déjà des résultats appréciables, cependant encore loin de compte.

Le rapport que vous avez entre les mains vous apporte tous renseignements utiles sur les taux de trafics tant des voies navigables que des ports.

Pour la batellerie, le trafic après avoir connu une progression de 1953 à 1956, puis une légère régression de 1956 à 1959, semble bien, pour 1960, s'annoncer plus favorablement.

La diminution des tonnages transportés sur nos voies navigables tient surtout à la diminution des importations de charbon.

Toutefois, avec un tonnage global pour 1959 en diminution par rapport à 1958, il faut noter une légère amélioration du tonnage kilométrique.

Pour nos ports et notamment pour les plus grands d'entre eux, les résultats globaux pour 1959, par rapport à l'année précédente, accusent une diminution de l'ordre de 1,70 p. 100 : au total, en 1959, 82.509.000 tonnes contre 83.959.000 tonnes en 1958.

La diminution porte surtout, comme pour les voies navigables, sur le trafic du charbon, dont les tonnages d'importation vont chaque année en s'amenuisant.

Aux sorties, nous constatons un accroissement des marchandises diverses. Autre constatation : la diminution du tonnage manutentionné, observation étant faite cependant que la baisse de trafic a touché en 1959 inégalement les principaux ports français.

Vous trouverez dans notre rapport imprimé, mes chers collègues, les éléments qui situent l'activité de chacun des principaux établissements portuaires maritimes.

Comment s'annonce, pour cette année, le trafic portuaire français ?

Des renseignements qui ont pu nous être communiqués sur les trafics du premier semestre de 1960, il ressort que l'augmentation par rapport à la même période de 1959 serait de l'ordre de 6 p. 100 environ. Cette tendance semble s'être maintenue dans le semestre en cours.

Il faut cependant remarquer que, durant ces dernières années, les ports français ont moins progressé que les ports étrangers directement placés pour être nos plus actifs concurrents.

C'est ainsi que, de 1952 à 1959, les ports français ont accusé une augmentation de leur trafic de 24 p. 100, alors qu'Anvers en était à 40 p. 100 et Rotterdam à 80 p. 100.

Cette constatation doit appeler notre vigilance et nous inciter tous à réclamer des pouvoirs publics, pour nos ports, des efforts financiers plus importants et selon des régimes de financement rénovés, adaptés à l'échelle des nécessités présentes.

Cela étant rappelé, votre rapporteur ne veut attirer l'attention de l'Assemblée que sur les grandes masses de crédits qui constituent la part de l'Etat en faveur des voies navigables et des ports.

D'abord, les crédits pour dépenses d'entretien ne sont qu'en très faible augmentation — 3 à 4 p. 100 — mais il importe de tenir compte de la réévaluation des marchés en cours. Cette insuffisance des crédits pour l'entretien de toutes nos infrastructures, fluviale ou portuaire, nous la soulignons ici chaque année, mais sans résultat positif notoire.

Ne pas accepter un entretien constant et presque systématique de nos patrimoines c'est agir à rebours, c'est nous préparer à de graves ennuis et à d'inévitables grosses dépenses de reconstitution et de restauration.

Votre commission a le souci d'un bon entretien de tout ce qui est entrepris moyennant presque toujours de substantiels et coûteux investissements.

Il serait vain que l'Etat et certaines collectivités locales conjuguent actuellement leurs efforts pour doter notre pays d'un réseau de navigation, d'équipement et d'installations portuaires modernes et de tous les moyens de transport maritime plus développés et mieux adaptés si, dans le même temps, le capital ainsi constitué devait de nouveau être laissé à l'abandon.

Alors je m'autorise à vous demander de la façon la plus pressante et parce que la commission des finances pense que la mesure serait susceptible de pallier les aléas de l'annualité budgétaire, de rechercher le moyen de financement sous la forme d'un plan pluriannuel propre à assurer un entretien systématique de nos infrastructures.

Sur le chapitre des interventions de l'Etat, il n'y a rien de particulier à signaler. Ces interventions concernent surtout l'aide à la batellerie et l'octroi de subventions aux ports autonomes.

Reste à dire quelques mots sur les dépenses en capital qui traduisent, dans le secteur du budget des travaux publics, l'effort d'investissements en matière d'équipement des voies navigables et des ports.

Les autorisations de programme s'élèvent, pour les voies navigables, à 130 millions de nouveaux francs, soit, en plus, par rapport au budget précédent, 12.600.000 nouveaux francs; pour les ports de commerce, à 119.950.000 nouveaux francs, soit, en plus, 10.950.000 nouveaux francs; pour les ports de pêche, à 14.360.000 contre 13.360.000 l'an dernier.

Ces chiffres qui, tous, recouvrent les prévisions de la loi de programme, permettront d'importantes réalisations dans le domaine des voies navigables.

Par contre — et combien c'est fâcheux pour un pays comme le nôtre, qui ne veut pas bouder une application stricte des règles et dispositions du Marché commun — force nous est de souligner dans cette Assemblée que le retard pris dans nos installations portuaires s'accentuera au cours de cette période, faute de crédits complémentaires suffisants.

Vous trouverez, mes chers collègues, tous renseignements utiles dans le rapport de la commission des finances et M. Dumortier apportera sans doute, dans le trop court temps qui lui est imparti, le explications nécessaires et vous fera part du sentiment de la commission au nom de laquelle il rapporte sur tel ou tel aspect des sujets qui peuvent préoccuper l'Assemblée. Je n'insisterai donc pas.

Dans ces conditions et en résumé, nous formulons les conclusions suivantes.

Nous demandons :

Premièrement, quels enseignements tirer des applications trop au rabais des dispositions du troisième plan de modernisation et d'équipement ?

Deuxièmement, malgré les efforts plus décisifs de cette année, et que j'ai le devoir de marquer comme il convient, quelles sont les initiatives auxquelles, monsieur le ministre, vous pensez devoir recourir pour rattraper les retards certains, accusés dans le domaine notamment de nos infrastructures portuaires et mettre ainsi notre pays en état de supporter la concurrence étrangère qui s'annonce sévère et même redoutable ? Ai-je besoin de vous redire tout ce que nous savons en la matière ? Des visites à l'étranger nous ont sur ce point pleinement édifiés.

Troisièmement, pensez-vous que les interventions ou l'aide de l'Etat soient, dans l'état actuel de leur régime, en mesure de faire de nos voies navigables et de nos ports des moyens et des instruments d'action, d'une part appropriés à ce que vous en attendez pour l'économie française avec l'ouverture du Marché commun et, d'autre part, comparables à ceux mis en œuvre, notamment sur le plan du financement, dans les pays voisins ?

Enfin, avec le quatrième plan, dont nous demandons un examen parlementaire avant de le voir entrer en application, peut-il être espéré de voir s'accomplir les redressements jugés indispensables en vue de rattraper les retards ?

Votre intention est-elle bien — comme on le dit — d'aller vers des solutions nouvelles touchant à la fois au régime et aux modalités d'aide de l'Etat et des fonds de concours ? Où en êtes-vous, monsieur le ministre, de vos projets orientés dans ce sens ?

L'Etat est-il disposé à faire écho aux instances des collectivités et des professionnels auxquels il faut rendre hommage qui, en ce qui les concerne, n'ont rien négligé pour apporter leur part d'efforts et même parfois de sacrifices financiers, mais qui considèrent que ce qui leur est demandé dépasse leurs capacités contributives et grève trop lourdement, voire dangereusement, les trafics fluviaux et maritimes.

Quatrièmement, pour faire suite aux observations que je me suis autorisé à présenter sur la question de l'entretien de nos infrastructures, je vous demande, monsieur le ministre, si vous entendez mettre à l'étude un plan s'échelonnant, par exemple, sur quatre ou cinq ans, d'entretien des voies navigables, comparable à la loi de programme de modernisation et d'équipement votée par le Parlement en juillet 1959.

En l'état actuel, notre réseau nécessite la mise en application d'un programme rationnel plutôt qu'une série d'attributions de crédits annuels.

Certains travaux relèvent plus de la remise en état du gros œuvre que de l'entretien courant proprement dit.

Il est difficile à votre rapporteur d'évaluer le montant des crédits qui seraient nécessaires pour l'application de ce plan, mais il souhaiterait que les services compétents du ministère des travaux publics se livrent à cette étude et que, après accord, bien sûr, avec le ministre des finances, le Gouvernement s'engage à déposer, avant la session d'avril 1961, un projet de plan quadriennal d'entretien de nos voies navigables.

Enfin, cinquièmement, ne pensez-vous pas, comme nous, que les pouvoirs publics ont aussi le devoir de ne pas négliger leur concours en faveur de tous nos ports de pêche, envers les petits comme envers les plus grands, les uns et les autres constituant un ensemble non négligeable dans l'économie de notre pays ?

Monsieur le ministre des travaux publics, je ne doute ni de votre bonne volonté, ni de vos efforts personnels; et si vous acceptez de faire vôtres les conclusions de la commission des finances, si M. le ministre des finances veut bien lui aussi leur accorder son attention et son adhésion avec la promesse d'y donner suite, nous pensons alors pouvoir demander à l'Assemblée d'adopter les crédits concernant les voies navigables et les ports.

Sous le bénéfice de ces observations et avec l'espoir que M. le ministre des travaux publics, dont personne, je le répète, n'ignore plus ici combien sa volonté a pu être efficace, notamment dans les domaines qui nous préoccupent et avec l'espoir, dis-je, que le ministre des travaux publics et le Gouvernement solidaires voudront bien nous donner les apaisements souhaités sur les quelques points soulevés par ce rapport, votre rapporteur, au nom de la commission des finances, ne peut qu'inviter l'Assemblée à voter les crédits demandés.

Un dernier mot : le rapporteur a eu sa tâche grandement facilitée par les concours qui lui ont été apportés dans l'exercice de ses fonctions par vos services, monsieur le ministre, et par ceux qui les dirigent. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les voies navigables et les ports.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Monsieur le président, un poète ne voulait pas soumettre ses vers au lit de Procuste de la portée. Je n'aurais jamais pensé que cette tribune puisse devenir un jour le lit de Procuste de la parole. (*Sourires.*)

Je vais m'efforcer d'être discipliné. Je n'étais d'ailleurs jamais bien long et j'ai toujours fait en sorte de ne jamais répéter à la tribune ce qui était contenu dans les rapports écrits et imprimés. Depuis cinq ans, j'ai respecté cette règle.

M. le président. C'est exact.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Mais il me sera peut-être difficile de limiter mon exposé à cinq minutes; il y a certains excès de limitation.

Tout d'abord, j'ai à m'excuser d'une erreur qui s'est glissée à la page 2 de mon rapport. On y a fait figurer les services votés au lieu et place des mesures définitives. Je demanderai donc aux services de bien vouloir faire corriger pour la publication en annexe afin qu'il n'y ait pas une erreur matérielle grossière que certainement tous ceux qui connaissent la matière ont relevée aisément.

Par ailleurs je voudrais, tenant à me placer dans le cadre que m'a tracé mon collègue M. Denvers, envisager les problèmes sous un angle qui représente davantage la vocation de la commission, et vous ne m'en voudrez point de traiter de cas particuliers d'abord.

Je n'ai rien à dire sur les voies navigables; les engagements pris ont été tenus.

Pour les ports, je soulignerai le cas de trois ports.

Premièrement, le cas de Dunkerque : la commission souligne que la mise au gabarit international de 1.350 tonnes de la liaison Dunkerque—Valenciennes doit être réalisée très rapidement. Il serait indispensable aussi de prévoir la liaison de Maubeuge et du bassin de la Sambre avec Dunkerque—Valenciennes. Alors seulement, avec la construction du nouveau faisceau de triage S. N. C. F., tous les efforts prodigués, tous les investissements consacrés au grand port du Nord produiront tous leurs effets bénéfiques.

Par ailleurs, nous tenons à souligner l'intérêt qu'il y aurait à relier le nouveau bassin minéralier de Dunkerque à l'avant-port par une nouvelle écluse qui permette l'accès des pétroliers et des minéraliers de 60.000 tonnes de port en lourd.

En ce qui concerne le port du Havre, que j'ai visité récemment, nous nous félicitons d'abord de ce qu'on ait décidé la reconstruction de la voirie du quai de la Floride et le déblaiement du quai de Pondichéry, mais je tiens à souligner qu'il est urgent d'entreprendre la reconstruction et l'équipement de ce

quai, de supprimer l'ancienne base sous-marine allemande et de faire disparaître certaines épaves extérieures qui sont très dangereuses.

Il nous a été signalé que des demandes de postes aux quais de marée pour lignes régulières rapides restaient non satisfaites.

Le troisième port dont je veux parler est celui de Bayonne.

Je constate que M. le rapporteur spécial Denvers et moi-même nous nous sommes rencontrés sans nous être concertés. En effet, je n'avais pas connaissance du rapport de M. Denvers quand j'ai rédigé le mien. Nous avons ensemble émis l'idée qu'il était nécessaire, dans l'intérêt du développement du Sud-Ouest, de construire la digue de Bayonne et de permettre un usage plus rationnel de ce port. Nous avons l'impression qu'il y a là un impératif et je joins mon avis favorable à celui que M. Denvers a émis dans son rapport.

Nous avons tenu, en commission, à poser le problème de la répartition des charges entre l'Etat et les collectivités locales.

Monsieur le ministre, je souligne que, lors d'un voyage à Anvers, nous avons été très frappés de la façon dont les ports belges subventionnent leurs travaux. Apparemment, en théorie, il y a partage entre l'Etat et la collectivité locale. En pratique, la collectivité locale jouit de conditions d'emprunt telles, tant par le taux que par la durée de l'emprunt et, parfois, par le non-paiement des arrérages, qu'en réalité l'Etat porte, en ce qui concerne les investissements portuaires, une charge beaucoup plus lourde qu'en France.

Je tiens à attirer votre attention sur ce point. Nous savons que vous étudiez actuellement un projet de refonte du régime portuaire. Je me suis permis, l'autre jour, de vous dire que la loi avait fixé le régime des ports autonomes. Nous serions heureux de pouvoir étudier cette importante question avant le dépôt du projet et la fixation du nouveau régime.

Nos collègues MM. Padovani et Bayou m'ont demandé de présenter en leur nom deux observations.

M. Padovani m'a prié d'évoquer la situation des ports de tourisme, en particulier des ports méditerranéens. Quant à M. Bayou, il voudrait savoir si vous espérez bientôt équiper la rive et le quai gauches du port de Valras.

Je dirai aussi combien nous avons apprécié le travail remarquable effectué par la direction des ports et voies navigables. Je me permets d'adresser à son directeur mes vœux de prompt rétablissement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous en remercie.

M. Dumortier, *rapporteur pour avis.* J'en aurais terminé, si je me contentais d'être le fidèle interprète de notre commission. Malheureusement, une question qui n'avait pas soulevé d'objection en commission s'est trouvée, depuis, portée au premier plan de l'actualité.

Il s'agit de l'aménagement de la haute Seine qui figure, à l'article 2, pour 17 millions de nouveaux francs dans la loi de finances, 9,5 millions étant inscrits au titre des fonds de concours. Il s'agit en particulier du bief de la Cave et du relèvement du plan d'eau de Sannois à Bois-le-Roi.

Je sais que l'étude du projet n'est pas complète, que l'enquête d'utilité publique n'a pas encore eu lieu. Mais j'ai eu connaissance d'un nombre très important de réserves touchant le relèvement général des eaux entraînant la mise sous l'eau de canalisations d'eau potable et rendant aléatoire le fonctionnement de certains réseaux d'évacuation. L'enquête du génie rural parle aussi d'inondations devenant quasi permanentes. Certaines zones seraient rendues marécageuses.

Je sais quel intérêt présente, sur le plan économique, la possibilité de réaliser le poussage en haute Seine et je voudrais simplement vous demander, monsieur le ministre, de bien vouloir accepter, lorsque l'étude du projet sera plus avancée, de venir devant notre commission nous indiquer votre choix définitif et nous en expliquer les raisons.

Si, pour des motifs d'ordre technique et administratif, le projet, quelle que soit la solution adoptée, ne pouvait être engagé en 1961, je vous demanderais de me donner l'assurance que les crédits qui lui sont affectés seraient, comme l'an passé, utilisés à accélérer l'équipement d'autres voies d'eau. (*Applaudissements.*)

J'en ai terminé, monsieur le président.

M. le président. Je vous remercie, monsieur le rapporteur.

La parole est à M. Ebrard, rapporteur spécial de la commission des finances pour le tourisme.

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* Mesdames, messieurs, 187 millions de dollars, tel est le chiffre de la balance des comptes, excédentaire, qui doit retenir notre attention en matière de tourisme pour l'année 1959.

Ce chiffre n'était que de 62 millions en 1958. C'est peut-être là l'élément de base qui justifie l'intérêt de l'industrie touristique, la troisième industrie exportatrice après l'industrie sidérurgique et l'automobile.

De tels résultats supposent sans doute des effort accrus et les crédits, dans l'état actuel des choses, nous semblent insuffisants, même si une politique précise du tourisme ne paraît toujours pas être définie.

Les résultats de la saison 1959 peuvent être examinés sous deux aspects.

D'une part, en ce qui concerne la clientèle étrangère, nous constatons une progression de l'ordre de 20 à 22 p. 100 en moyenne avec une durée de séjour plus courte dans l'ensemble. Cela tient sans doute au fait que le touriste étranger visite plus de pays dans le même temps qu'autrefois, ce qui est peut-être une des premières conséquences du Marché commun.

En 1959, la clientèle française a elle-même été en augmentation, celle-ci étant plus particulièrement sensible sur la côte d'Azur puis sur la côte basque. Les statistiques relatives aux stations balnéaires sont en augmentation. Il en est de même pour les nuitées. Augmentation aussi dans les stations de sports d'hiver.

Les seuls postes qui paraissent défaillants sont le tourisme d'été en montagne et la fréquentation des stations thermales.

L'insuffisance des statistiques de votre département, monsieur le ministre, relatives à la saison 1960, insuffisance que nos observations de l'année dernière n'ont pas améliorée cette année, nous permet difficilement de porter un jugement.

Nous pensons que la saison 1960 a été peut-être un peu moins bonne sur les plages en raison des conditions atmosphériques défavorables, et que la saison thermale a été mauvaise.

En revanche, les touristes étrangers ont été plus nombreux, les hôtels de haut luxe et de luxe conservant leur clientèle alors que la petite et la moyenne hôtellerie ont été souvent délaissées au profit des camps de plein air, des gîtes ruraux et des meublés qui jouissent d'une faveur incontestable.

La saison des sports d'hiver ne paraît pas être inquiétante.

Deux conclusions d'ordre général peuvent être retenues.

La première concerne l'étalement des vacances.

Ce problème a été trop souvent abordé pour que j'y revienne ici et sa complexité est trop grande pour qu'il soit possible d'en dégager une solution à cette tribune, en quelques instants.

La seconde concerne le problème des congés scolaires.

La solution actuelle est une erreur et le Gouvernement est responsable de la mauvaise saison du mois de septembre, saison qui a souffert du fait que les rentrées des classes obligent les familles à quitter prématurément les stations qui, auparavant, les accueillaient jusqu'à une date plus avancée.

Enfin, en ce qui concerne le thermalisme, qui connaît une crise que personne ne peut nier, le Gouvernement a une responsabilité certaine du fait de l'ordonnance de décembre 1958. La relation de cause à effet est confirmée par les statistiques.

Sans doute des mesures palliatives ont-elles été prises, mais la publicité a été insuffisante et les assurés sociaux ne connaissent pas assez leurs droits. La législation n'a été portée à leur connaissance ainsi qu'à celle des caisses primaires de sécurité sociale que beaucoup trop tard.

Il faudrait donc fixer la date des congés scolaires comme on le faisait antérieurement et consentir, en matière de thermalisme, un très gros effort pour faire connaître les nouvelles dispositions légales aux intéressés.

En ce qui concerne les crédits de personnel, vous connaissez le caractère hétérogène du commissariat général au tourisme et la nécessité de mettre bon ordre à son organisation. Le budget de 1960 était un budget de transition qui a permis d'esquisser cet effort. Espérons que l'année 1961 nous permettra d'obtenir des résultats plus concrets.

Je vous renvoie à mon rapport, mes chers collègues, pour y prendre connaissance des observations que j'ai formulées à ce sujet.

Les crédits de matériel sont en augmentation mais cette augmentation est modeste si l'on tient compte des besoins. Vous avez souligné essentiellement la part qui revient à nos postes à l'étranger. Il est agréable à votre rapporteur de souligner la très bonne qualité des services de tourisme à l'étranger et plus particulièrement des bureaux à l'étranger, lesquels prennent une part importante à la publicité qui amène les touristes en France.

Il est nécessaire que ces bureaux soient dotés d'un matériel supplémentaire. Il n'est pas admissible, par exemple, que, dans certains bureaux de tourisme français aux Etats-Unis, il n'y ait pas une seule affiche sur la France.

M. Raymond Boisdé. En Amérique latine, il en est de même.

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* C'est une lacune qu'il convient de combler, car elle est préjudiciable au tourisme français.

L'harmonisation serait également nécessaire, en particulier dans les services d'accueil, entre les services de l'étranger et ceux de France. Un service de « public relations » devrait être installé au commissariat au tourisme. En effet, les touristes étrangers sont quelquefois surpris par l'accueil qui leur est réservé, les méthodes employées ne répondant pas à ce qui est nécessaire.

Enfin, il est bon que le problème de l'accueil soit étudié, c'est-à-dire que la sollicitation du touriste étranger s'accompagne de la mise à sa disposition d'une capacité hôtelière suffisante, ce qui n'est pas tout à fait le cas.

Je passerai sur les subventions aux organismes de tourisme. Je vous renvoie à ce sujet à mon rapport et j'aborderai en terminant les deux problèmes d'équipement du pays, équipement hôtelier et équipement touristique, au sujet desquels votre commission est satisfaite de voir que l'augmentation des crédits qu'elle avait sollicitée a été retenue par le Gouvernement. La dotation du F. D. E. S. est augmentée de 20 millions et nous vous en remercions.

En revanche, la commission regrette que les préoccupations d'ordre fiscal et financier qu'elle avait soulevées concernant l'abaissement du taux d'intérêt et l'allégement du taux des emprunts, n'aient pas été retenues. Elle fait toute réserve sur les conséquences que la réforme fiscale peut entraîner pour l'hôtellerie car, si la déductibilité du montant de certains achats ou de certains biens d'équipement dans les déclarations favorise la grande hôtellerie, elle risque de déséquilibrer la petite ou la moyenne hôtellerie. Seul un plan harmonieux pourrait profiter à toutes les catégories du tourisme français.

Il ne faut pas oublier non plus que l'effort dans les départements d'outre-mer mérite de trouver une solution. Il y a longtemps qu'on parle de l'équipement des Antilles. Il y a là un problème important, tant pour le rayonnement français que pour l'évolution de nos liens avec ces départements français, qui mérite d'être traitée avec sérieux et rapidité.

L'équipement thermal, lui, est négligé dans cette affaire. Le crédit thermal n'a pas encore, en effet, été institué. Le thermalisme, cependant, de par sa structure saisonnière et à la suite du mauvais coup qui lui a été porté, mériterait de retenir toute l'attention du Gouvernement.

Reste à traiter de l'équipement collectif.

Votre commission avait exprimé le vœu qu'une dotation budgétaire, qui n'avait pas été inscrite depuis 1958, trouve sa place dans le budget. Elle se réjouit donc de trouver dans le projet un crédit de 5 millions de nouveaux francs. Dans cet ensemble, une observation : on aurait envisagé la création d'une station de sports d'hiver dite des « Trois Vallées », qui aboutirait à la construction de 18.000 chambres.

Votre rapporteur, qui se réjouit fort de voir enfin un poste d'équipement collectif doté de crédits, aurait indiqué son désaccord complet sur ce programme si celui-ci ne paraissait être abandonné par ses promoteurs eux-mêmes car il est trop ambitieux. La construction de 18.000 chambres, malgré une réalisation par tranches successives, me paraît excessive et de nature à rompre l'équilibre de certaines stations voisines. Le projet lui-même ne serait-il pas, par son envergure, condamné à l'échec ? Il semble qu'entre le saupoudrage des crédits, principe assurément contestable, et la concentration exagérée des équipements, il y ait place pour une répartition équitable dans l'ensemble de nos stations de sports d'hiver. Peut-être aussi la multiplicité des procédures à engager, en matière d'équipement collectif, par divers organismes prêteurs qui agissent en faveur des stations de sports d'hiver, ne permet-elle pas à votre rapporteur d'avoir une vue d'ensemble sur les projets qui sont envisagés. Une normalisation serait souhaitable en cette matière.

Voilà, mesdames, messieurs, quelques considérations sur le tourisme que mon rapport écrit développe plus amplement.

Ces résultats sont assez satisfaisants. Mais il ne faut pas, pour autant, penser qu'ils sont immuables. Nous avons intérêt à poursuivre la compétition. L'aviation à réaction, et surtout le « jet », amènera sans cesse plus de touristes étrangers en France. Nous avons donc à nous soucier à la fois de l'accueil, de l'équipement et de la modernisation de notre hôtellerie. Nous avons peut-être enfin à inciter et à aider les Français à connaître eux-mêmes davantage leur propre pays.

Sous réserve des quelques observations que j'ai eu l'honneur de présenter, votre commission des finances ne s'oppose pas à l'adoption des crédits proposés qui lui paraissent d'ailleurs insuffisants pour l'exploitation du capital touristique français, pour la réalisation des desseins que l'on forme et pour la richesse en devises que peut procurer cette industrie.

Reste à déterminer une politique du tourisme et à réaménager sérieusement le commissariat général au tourisme.

Pour l'instant, nous n'avons que des espérances. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le tourisme.

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, il est très difficile de résumer en cinq minutes les travaux d'une commission et l'ensemble des problèmes extrêmement variés qu'elle peut évoquer au cours d'une année.

Sur le thermalisme, la commission saisie pour avis est d'accord sur le fond et sur la forme du rapport de M. Ebrard.

Toutes statistiques utiles figurent dans mon rapport auquel je renvoie nos collègues.

Je dirai quelques mots sur le fonctionnement des services du tourisme. Je ne vous cacherai pas à cet égard, monsieur le ministre, la mauvaise humeur de la commission. Il nous apparaît que vos services du tourisme devraient fonctionner de façon différente.

Ils devraient, en particulier, associer davantage les parlementaires aux définitions des programmes et des planifications.

Nous regrettons que M. le commissaire général ne soit parmi nous aujourd'hui. Nous espérons qu'il lira nos rapports et prendra connaissance des critiques constructives que nous nous efforçons de formuler pour l'aider.

Il semble, si l'on en croit les informations qui sont parvenues à la commission, que le conseil supérieur n'ait pas été réuni cette année.

Il apparaît aussi que la politique en matière de tourisme, définie, fort bien d'ailleurs — et en l'absence de tout parlementaire — par M. le commissaire général au tourisme, aurait pu trouver, à la fois, un soutien efficace et un écho plus fort, si le conseil supérieur avait eu à en connaître.

Cette institution existe. Ou bien elle est mauvaise, et il faut la transformer, sinon la supprimer — et nous souhaitons, nous, sa transformation — ou bien elle est bonne, et vous devez vous en servir.

Je traiterai rapidement des comités régionaux et des délégués au tourisme. Monsieur le ministre, vous devriez attirer l'attention de vos fonctionnaires sur un fait qui a provoqué les critiques de nombre de membres de la commission. Les postes de délégués régionaux au tourisme ne sont pas des lieux de retraite destinés à quelques fonctionnaires d'outre-mer auxquels on ne pourrait pas confier des responsabilités aussi lourdes que par le passé. Les délégués — désignés souvent d'ailleurs avec beaucoup de discernement — doivent être les ambassadeurs, les pionniers du tourisme. Il ne saurait donc s'agir de caser des fonctionnaires éminents, certes, mais que leur formation et leur passé ne destinent pas particulièrement à s'occuper du tourisme, à moins de considérer comme une vocation le fait qu'ils ont beaucoup voyagé.

En revanche, la propagande mise en œuvre par le commissariat général au tourisme est une excellente initiative. La devise lancée, qui a été le slogan de l'année, a été effectivement mise en pratique. C'est une voie qu'il nous faut suivre. Il serait bon, nous semble-t-il, de diffuser chaque année des formules et des slogans nouveaux, qui constitueraient en quelque sorte la charte et les objectifs du tourisme et des personnes qui y sont plus particulièrement intéressées en France.

J'évoque rapidement le problème du tourisme social — le camping, le caravaning, les villages de vacances — et les efforts déployés. Tout cela est excellent sur le plan de la conception et de l'organisation du tourisme.

La commission s'est réjouie que vos services — et je tiens à les en féliciter — aient fait preuve d'imagination à cet égard et aient tenu à être efficaces.

Toutefois, nous vous demandons d'être l'interprète des représentants des gîtes ruraux auprès de votre collègue des finances.

Il semble en effet que cette très heureuse initiative, qui permet de faire revivre de petits villages de montagne, de petits villages abandonnés, et qui favorise le tourisme social, soit entravée par le fait que l'administration des finances oblige les gîtes ruraux à payer patente d'hôtel ou de meublé. Il faudrait trouver avec votre collègue des finances un moyen pratique de faciliter les choses.

Je joins mes protestations à celles de M. Ebrard en ce qui concerne l'hôtellerie. Vous connaissez nos préoccupations, monsieur le ministre ; ce n'est pas un discours, même dépassant les cinq minutes qui me sont accordées, qui pourrait vous convaincre. Je sais que vous êtes convaincu de la nécessité de reconsidérer tous les problèmes intéressant l'hôtellerie : reconstruction, construction, amélioration et aussi fiscalité.

Je répète ce que j'ai dit l'année dernière — cela est consigné dans mon rapport écrit et le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'y faire allusion plus longuement : les équipements collectifs, qu'ils soient nautiques ou de montagne, sont particulièrement intéressants. Les efforts accomplis cette année, dans ce domaine, sont dignes d'intérêt. Il existe un plan, le départ est donné. La commission vous demande, monsieur le ministre, de poursuivre votre action dans ce sens car, en vérité, les jeunes Français de toutes classes, des travailleurs aux étudiants, désirent incontestablement s'orienter vers le tourisme nautique ou vers la montagne. Il faut consentir l'effort qui est nécessaire dans ce domaine, car c'est un effort sportif valable et un effort payant pour le pays.

Il y a évidemment encore beaucoup à faire. Je ne reviens pas sur les insuffisances financières qu'a signalées M. Ebrard : c'est une litanie que les rapporteurs reprennent, chaque année, pour aider le ministre spécialisé dans ses démarches auprès du ministre des finances. Notre seule satisfaction est de constater que chaque année nous grignotons, ou, monsieur le ministre, plus exactement nous vous aidons à grignoter quelques crédits. C'est évidemment notre rôle, notre mission, et nous sommes heureux de l'accomplir.

J'arrive à une idée donnée par un des membres de la commission, M. Padovani, qui a fait justement remarquer que le grand problème en matière de tourisme nautique — je l'avais déjà indiqué dans mon rapport l'an dernier — était l'équipement de nos petits ports, tout au long du littoral méditerranéen, atlantique ou corse. C'est évidemment l'infrastructure du tourisme nautique.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre...

M. Pascal Arrighi. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Bien volontiers, mais à la condition que M. le président ne déduise pas de mes cinq minutes de temps de parole la durée de votre intervention.

M. le président. Elle sera décomptée.

La parole est à M. Arrighi, avec l'autorisation de M. le rapporteur pour avis.

M. Pascal Arrighi. Je remercie M. le rapporteur pour avis et M. le président de bien vouloir me permettre une brève intervention.

Je saisis cette occasion d'appuyer les observations que M. Laurin vient de présenter sur les petits ports de plaisance.

Monsieur le ministre, vous le savez, puisque vous êtes le tuteur naturel de ces petits ports, les crédits inscrits à votre budget en leur faveur sont dérisoires.

Dimanche, lors de la discussion des crédits de la Communauté, j'indiquais à l'Assemblée combien nous étions inquiets — certains d'entre nous, du moins — au sujet de l'utilité contestable du port de Cotonou et des crédits prévus pour ce port.

Lors de la discussion générale du budget, il y a trois semaines, j'avais avancé le chiffre de 10 milliards de francs de dépenses pour Cotonou. Dimanche dernier, sur la foi de renseignements des services intéressés à cette réalisation, j'avais parlé de 15 milliards de francs, et un collaborateur d'un membre du Gouvernement m'a révélé depuis que ce chiffre pouvait être, lui aussi, considéré comme dépassé.

Monsieur le ministre des travaux publics, nous ne pouvons vous demander de réponse précise ni d'engagement à l'occasion de cette discussion budgétaire.

Mais tous les maires dont les attributions comportent la gestion de tous ces petits ports, qui ne sont pas seulement de plaisance, car ils sont très utiles pour la pêche, sont vraiment très inquiets en raison du déséquilibre des crédits par rapport aux besoins.

M. Denvers a indiqué les chiffres de crédits très importants consacrés à l'équipement des ports en Belgique et en Hollande. Si nous négligeons tous nos petits ports de pêche et de plaisance, tout le trafic s'orientera vers l'étranger.

J'y insiste d'autant plus que, dans le département que M. Gavini et moi-même nous avons l'honneur de représenter, nous vous avons saisi à plusieurs reprises du problème des petits ports et de l'urgence de les aider. En appuyant les observations de M. Laurin, je tenais à vous rappeler l'urgence d'apporter une solution à ce problème.

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Je ne pensais pas que parlant des ports de la côte française, nous passerions par Cotonou ! mais étant dans le domaine du tourisme, il était naturel que nous songions à voyager et, effectivement, nous avons voyagé ensemble.

Je répète donc que je dois vous faire part d'une remarque fort pertinente faite en commission par M. Padovani. Il fut un temps où l'essence employée dans les moteurs de bateaux était détaxée. On a cru bon de supprimer cette détaxe, pour des raisons que ni le lieu ni l'heure ne me permettent d'évoquer. Maintenant, vous faites payer l'essence utilisée pour les moteurs de bateaux le même prix que l'essence vendue aux routiers.

Ne peut-on considérer que, les lourdes taxes perçues par l'Etat sur l'essence vendue aux routiers devant servir à l'amélioration des routes, celles perçues sur l'essence utilisée par les bateaux pourrait servir à l'amélioration des ports ?

Si les routiers ont droit à de bonnes routes, les propriétaires de bateaux de plaisance ont droit à des ports normalement aménagés qui leur permettraient de relâcher facilement.

C'est, monsieur le ministre, une idée que vous pourriez examiner avec votre collègue des finances. En tous cas, c'est une idée de M. Padovani que la commission unanime a jugé excellente.

Je ne reviendrai pas sur l'insuffisance du financement en matière d'équipement. M. Ebrard a parfaitement posé le problème.

Il est un aspect particulier de ces questions de tourisme qui a été abordé par la commission mais que M. Ebrard n'a pas traité dans son rapport. Je veux parler du développement de la chasse sous-marine.

La chasse sous-marine intéresse incontestablement le tourisme.

Nous vous demandons, considérant à la fois l'intérêt des pêcheurs de nos côtes, d'une part, et le désir exprimé par certains de voir la pratique de ce mode de pêche se développer en tant que sport, de réglementer très sérieusement cette activité.

Je sais, monsieur le ministre, que vous y travaillez avec vos services et qu'il sera difficile de concilier exactement les intérêts des travailleurs de la mer et ceux des touristes qui viennent se relaxer sur nos côtes, mais oublient souvent que la pêche est le seul gagne-pain des pêcheurs.

Il faudrait trouver un moyen terme, peut-être envisager des zones. Il conviendrait surtout de réprimer très sérieusement les abus et de limiter les possibilités d'action de certains chasseurs sous-marins qui, munis de scaphandres particuliers, usant de moyens qui ne sont absolument ni sportifs ni permis par la loi, font de véritables hécatombes de poisson, dans certaines régions du Midi en particulier.

Monsieur le ministre, je sais que vos services travaillent la question. Nous aimerions que vous apportiez une réponse positive.

J'évoquerai maintenant le problème de l'étalement des vacances qui se pose encore pour cette année. J'avoue que j'ai été très péniblement impressionné, l'autre jour, par la déclaration du ministre de l'éducation nationale. Je n'ai pas voulu me permettre d'interrompre un membre du Gouvernement, mais M. le ministre de l'éducation nationale a déclaré à cette tribune avec beaucoup d'assurance qu'il considérait que le problème de

l'étalement et du changement de date des vacances ne se posait pas.

Monsieur le ministre, humble député qui ne peut se faire entendre efficacement par les ministres, je souhaiterais que vous, qui êtes le tuteur de toutes les personnes intéressées par les problèmes du tourisme, particulièrement de l'hôtellerie, vous disiez à M. Joxe que nous, au contraire, nous considérons — beaucoup de nos collègues raisonnent ainsi et, en tout cas, c'est l'avis de la commission unanime — que le problème des vacances se pose bel et bien, et sous des formes multiples.

Je passe sur le fait que cette semaine il y a eu trois jours de vacances et que, la semaine dernière, nous en avions autant du point de vue scolaire ; c'est un problème secondaire. Mais il nous semble que les vacances pourraient être harmonisées et étalées. Il faudrait passer outre à certaines réserves ou réactions de quelques syndicats de l'enseignement pour revoir sérieusement la question de l'étalement des vacances, car l'activité de toute l'industrie touristique française en dépend.

Je vous demande donc de reprendre ce problème. En effet, si vous voulez, monsieur le ministre, que les particuliers, les grandes compagnies privées, les usines d'automobiles, les usines d'aviation arrivent à l'étalement des congés, il faut que l'Etat donne l'exemple.

Je terminerai en disant un mot des prix dans les hôtels et restaurants. Monsieur le ministre, il faut absolument, par votre propagande et votre force de persuasion — je ne crois pas que vous ayez la possibilité d'agir par des moyens répressifs — faire admettre aux restaurateurs et hôteliers la politique du « tout compris ». Peut-être pas pour tous parce qu'il existe pour ces établissements des classes différentes, mais il importe de faire un effort vers la clarté !

Les étrangers ne comprennent pas cette cascade de taxes et il importe d'aller vers la clarté et aussi vers la raison. Des mesures doivent être prises pour éduquer, par l'intermédiaire des syndicats, les hôteliers et les restaurateurs afin d'éviter que ne soit donné aux touristes ce qu'on appelle familièrement le « coup de fusil ».

Je l'ai constaté dans mon département : les restaurateurs qui majorent anormalement et malhonnêtement leurs prix sont dans la plupart des cas des gens qui spéculent sur l'achat et la revente des fonds. Cette pratique est fréquente sur la Côte d'Azur.

Cette mauvaise politique, s'ajoutant à divers éléments que vous connaissez bien monsieur le ministre, et notamment à la fiscalité, tue l'hôtellerie. Les hôteliers ont trop le souci de l'intérêt du tourisme et du pays pour que nous leur fassions l'injure de les comparer à ces « marchands de soupe » qui exploitent le client et spéculent honteusement sur la joie de ceux qui viennent chercher le soleil sur la Côte d'Azur et s'y reposer.

Ce problème, secondaire par rapport à celui, écrasant, de la fiscalité, est très important.

Tels sont, monsieur le ministre, les problèmes qui se posent et que vous connaissez comme nous.

En regrettant que votre collègue M. le ministre des finances, ne vous ait pas accordé autant de crédits que nous l'aurions souhaité, mais en se réjouissant des efforts accomplis et en félicitant vos personnels pour leur travail et la hauteur de vues qui a présidé notamment à l'élaboration du plan d'équipement collectif montagnard et nautique, la commission de la production et des échanges demande à l'Assemblée d'adopter les crédits du tourisme. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Cermolacce, premier orateur inscrit.

M. Paul Cermolacce. Mesdames, messieurs, mes observations porteront essentiellement sur le chapitre 45-42 qui marque une diminution de crédits de 175.900.000 nouveaux francs.

On constate que, dans l'augmentation des salaires et charges sociales, il n'est pas tenu compte des revendications des cheminots. Je veux les préciser. Elles consistent en l'application, à partir du 1er octobre 1960, de l'augmentation du salaire minimum interprofessionnel garanti, soit 2,31 p. 100 sur les salaires de base des cheminots, et le paiement du reliquat des 11 p. 100, soit 5 p. 100, avec effet du 1er octobre, le tout répercuté sur l'ensemble des salaires, sur la base d'une hiérarchie plus équitable pour les petites et les moyennes échelles. Les cheminots demandent également le retour à la semaine de quarante heures, au système des « cinq-huit », sans diminution de salaires, la satisfaction des revendications catégorielles de chaque service et l'octroi d'indemnités pour le travail effectué les dimanches et jours de fête.

On remarque ensuite que le développement de la modernisation, qui, pour les cheminots, se traduit par l'aggravation des conditions de travail, la compression des effectifs et l'augmentation du rendement individuel, doit procurer une économie de 135 millions de nouveaux francs.

Rappelons que le rendement individuel, évalué en unités de trafic par heure de travail d'agent, a évolué de la façon suivante depuis 1938 : en 1938, 50 unités de trafic par heure ; en 1959, 110,4 unités de trafic par heure. Le rendement a donc plus que doublé, tandis que les effectifs tombaient de 514.000 agents en 1938 à 359.000 à la fin de 1959.

Enfin, la hausse des tarifs marchandises ne doit procurer qu'un supplément de recettes de 270 millions de nouveaux francs, que supporteront exclusivement les petites gens.

Là encore, reste posé le problème des tarifs de faveur accordés aux grosses sociétés capitalistes. La suppression de cette subvention déguisée n'est pas envisagée. L'évolution depuis 1938 du produit moyen d'une tonne kilométrique transportée par train et wagon complets illustre bien qu'il ne s'agit pas seulement de tarifs préférentiels, mais de tarifs correspondant à des subventions d'Etat déguisées. C'est ainsi que, pour 1938, le produit moyen était, pour la tonne kilométrique, de 33 centimes; en 1959, il était de 6 francs 5 centimes, soit dix-huit fois plus élevé. Parallèlement, les prix de gros ont augmenté de 34 fois, le tarif des marchandises détail de 31 fois et le tarif des voyageurs de 27 fois.

Si le produit moyen de la tonne kilométrique avait évolué de la même manière que les prix de gros, il aurait été en 1959, non de 6,05 francs, mais de 11,22 francs, tout en restant un tarif préférentiel. Cela revient à dire que le manque à gagner découlant de cette situation, en tenant compte qu'il a été transporté 52 milliards de tonnes kilométriques en 1959, est de l'ordre de 268.840 millions d'anciens francs. On peut donc avancer que le montant des cadeaux octroyés aux trusts en 1959 a atteint près de 269 milliards d'anciens francs.

Il convient aussi d'observer que, sur cette somme, 12.400 millions ont été versés sous forme d'allocations aux propriétaires d'embranchements particuliers, contre 10.200 millions en 1958 ; que 26.400 millions ont été versés sous forme de redevances aux propriétaires de wagons particuliers, contre 22 milliards en 1958 ; qu'enfin 37.600 millions ont été octroyés aux grosses sociétés sous forme de détaxes tarifaires et de bonifications pour trains complets contre 31.600 millions en 1958.

Enfin s'il était besoin d'arguments supplémentaires pour démontrer que la politique tarifaire de la S. N. C. F. est inspirée du souci de favoriser les grosses entreprises capitalistes, il suffirait de se référer à la *Revue générale des chemins de fer*, numéro de septembre 1960, où l'on trouve la comparaison des tonnages marchandises et des résultats correspondants entre les huit premiers mois de l'année 1959 et les mois correspondants de l'année 1960. Entre ces deux périodes le tonnage de marchandises transportées a augmenté de 6,3 p. 100, tandis que les recettes n'augmentaient que de 2,7 p. 100.

Cette courte analyse de cette partie de votre budget, monsieur le ministre, prouve qu'il est possible de faire droit aux légitimes revendications des cheminots. Or, si vous êtes complaisant envers les grosses sociétés capitalistes, vos représentants, au cours de la réunion de la commission mixte du statut du cheminot, ont fait connaître votre opposition catégorique à l'examen bienveillant de leurs revendications. Toutes les organisations syndicales ont été amenées à constater votre désaccord.

La commission nationale de conciliation doit se réunir ces jours-ci. Allez-vous faire droit, conformément à vos promesses, à ces revendications ou bien entendez-vous n'en tenir aucun compte ?

Soyez persuadé que les travailleurs du rail sauront faire entendre leur voix et, par leur action unie, comme ils ont su à maintes reprises en donner l'exemple, ils manifesteront leur ferme volonté d'obtenir satisfaction.

Avant de conclure, j'ajouterai quelques mots sur une question, qui lors de la dernière discussion budgétaire, a soulevé au sein de notre Assemblée quelque émotion, je veux parler du réseau ferré de la Corse et de la suppression de crédits envisagée, c'est-à-dire de sa fermeture.

Je rappelle que seuls les députés communistes avaient refusé, à l'époque, d'accepter le compromis élaboré avec le Gouvernement qui, s'il prévoyait le rétablissement des crédits pour un semestre, envisageait allègrement la fermeture du réseau ferré sous la vague promesse de mettre en état le réseau routier.

Or, plus aucun crédit n'est actuellement prévu pour le réseau ferré de la Corse et, pour autant, le réseau routier est pratiquement demeuré dans le même état.

Sans doute certains vont-ils bruyamment déclarer qu'aucune décision gouvernementale de fermeture ne doit pouvoir intervenir avant que ne soient remplies les conditions fixées par la loi de finances de 1960, mais les faits sont têtus, ces conditions sont bien loin d'être remplies et les crédits sont tout de même supprimés.

Ceux qui ont accepté ce compromis auront été pour le moins des dupes, sinon des complices.

Une fois encore, vous faites fi, monsieur le ministre, de l'immense volonté de la population corse qui entend défendre ce département qui est le plus pauvre de tous les départements français et dont le chemin de fer est un des moyens de son relèvement. Cette volonté a donné naissance à un puissant mouvement émanant de toute la population. C'est lui qui, en organisant de puissantes manifestations, a fait échec jusqu'à ce jour à toutes les néfastes entreprises gouvernementales.

Or, vous vous obstinez et vous voulez passer outre. « Il faut sauver la Corse », dites-vous et disent à leur tour tous les ministres qui se rendent là-bas. La mesure que vous venez de prendre de supprimer la subvention pour le transport de la farine fait que la Corse a le pain le plus cher de toute la France.

Votre décision de fermeture du réseau, si elle était prise, créerait un véritable chaos dans les transports du département et une hausse astronomique des prix. Le chemin de fer ne jouerait plus son rôle régulateur. Toute licence serait accordée aux gros transporteurs routiers.

Nous estimons, avec le mouvement du 29 novembre, qu'il est indispensable de maintenir le réseau ferré et de rejeter avec indignation le troc rail contre route, car l'un et l'autre ont leur utilité; qu'il est nécessaire de rétablir la subvention; que des crédits supplémentaires soient inscrits pour le financement de la ligne de la Balagne, quasi abandonnée; enfin qu'il importe que le conseil général de la Corse puisse réaliser son emprunt de trois milliards de francs pour l'aménagement du réseau routier. C'est là un minimum indispensable pour assurer la survie de ce département.

La Corse n'entend plus être l'île des déshérités. Unie, sa population saura vous amener à entendre sa voix. Nous l'approuvons et entendons être solidaires de son action. Ce sont autant de raisons pour nous de refuser d'approuver votre budget. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Van der Meersch.

M. Eugène Van der Meersch. Mon propos sera bref, il sera avant tout, monsieur le ministre, fait de remerciements.

Grâce à votre allant, vous êtes parvenu à convaincre M. le ministre des finances que la politique de pénurie, de malthusianisme qui avait été pratiquée pendant de trop longues années, conduisait notre pays à la sclérose et à l'étouffement. Vous avez entrepris de permettre à celui-ci de respirer vers l'extérieur en dotant nos grands ports d'installations nouvelles à l'échelle de nos besoins. Vous avez tenté de revigorer sa circulation interne en vous attachant à améliorer les deux modes de transport qui, dans le passé, avaient été par trop négligés, en modernisant enfin les infrastructures de notre réseau navigable et de notre réseau routier.

Vous avez su vous entourer de directeurs jeunes et désireux d'aboutir et à ceux que vous aviez nommés, au cours des dernières années, à la tête de la direction des ports maritimes et des voies navigables et à celle de la voirie routière, vous venez d'adjoindre une personnalité éminente qui a fait ses preuves au port du Havre, pour assurer la direction des transports terrestres.

Le budget qui nous est soumis témoigne de la continuité renforcée de vos efforts antérieurs, puisque les programmes déjà amorcés l'an dernier se poursuivent sans désemparer et sans mauvaise surprise, en matière portuaire, navigable ou routière. Bien plus, on voit poindre la réalisation d'un réseau d'autoroutes alors que celui-ci était resté dans le passé à l'état d'embryon.

Je tiens à vous redire, monsieur le ministre, mes vifs remerciements pour votre action sur le plan national.

Pour ce qui est de la région que j'ai l'honneur de représenter, c'est avec plaisir que je vois inscrits au budget les crédits nécessaires pour la poursuite des travaux prévus aux lois de programme — hélas trop modestes eu égard à ce qui est fait à l'étranger — que nous avons votées l'an dernier sur l'invitation du Gouvernement.

Pour le port de Dunkerque est prévu l'achèvement du port minéralier indispensable, non seulement pour le complexe sidérurgique en cours de construction à proximité, dont les deux premiers hauts fourneaux seront mis à feu en juillet 1962, mais encore pour toute la sidérurgie du Nord de la France, d'Isbergues à la vallée de l'Escaut, qui est très handicapée par rapport à ses concurrents belges et allemands, faute d'une liaison par eau convenable avec le port de Dunkerque.

Tout à l'heure, mon collègue M. Dumortier a parlé de la nécessité de prévoir des pétroliers de 60.000 tonnes pour le port de Dunkerque. J'indiquerai simplement que le *Paul Gretty* avait un tonnage de 72.000 tonnes et qu'il serait peut-être plus raisonnable de prévoir des pétroliers de 90.000 tonnes.

La première tranche de la construction de la darse VI, qui était déjà prévue dans la loi de 1919, figure au budget. Je regrette toutefois de ne pas trouver trace, pour Dunkerque, de l'acquisition indispensable d'un grand dock flottant.

Mais pour relier ces installations portuaires modernes avec l'hinterland du port de Dunkerque, si, en matière de routes, vous avez entrepris l'amorce de la construction d'une autoroute Lille-Dunkerque avec antenne sur Béthune, par contre, en matière de voies navigables, nous ne disposerons encore, lorsque les travaux prévus à la loi de programme de la navigation intérieure seront achevés, que d'une artère accessible aux péniches ordinaires de 340 tonnes, alors que les canaux étrangers similaires permettent la navigation d'unités de 2.000 tonnes — canal Albert — et même de 4.000 tonnes — canal Amsterdam-Rhin — sans parler des convois poussés.

Le troisième plan de modernisation avait pourtant prévu la mise au gabarit des chalands de 1.350 tonnes des liaisons de Dunkerque avec Lille et avec Valenciennes. Il faut absolument que cette opération soit reprise au titre du quatrième plan, qu'elle ne figure pas seulement sur le papier, mais qu'elle entre dans les faits, afin qu'en 1965 des unités de fort tonnage puissent naviguer de Dunkerque à l'Escaut.

On peut faire confiance pour cela au personnel d'élite que vous avez sur place, mais il faut aussi que les services centraux prennent judicieusement les décisions qui s'imposent.

Voici un exemple où leur action est prépondérante.

Une accélération sensible des travaux de mise au gabarit international de la liaison Dunkerque-Lille aurait pu être obtenue sur une partie de cet itinéraire si, aux anciens projets qui avaient été élaborés dans le passé et qui comportaient la reconstruction de deux écluses de grandes dimensions — dont l'une, celle de Pont-Malin sur l'Escaut serait décidée, d'après les indications que m'a fournies votre directeur des voies navigables, et dont l'autre, celle de Goeulzin sur le canal de la Sensée, ne sera entreprise au plus tôt que dans deux à trois ans — on substituait le projet qui vous avait séduit, lors de votre venue à Valenciennes et qui comporte la suppression de ces deux écluses et de la croupe qui les sépare. Ce projet permettrait du même coup de résoudre le problème crucial de l'alimentation en eau de la région lilloise et de celle de Dunkerque.

Pourquoi faut-il que ce projet, extrêmement rationnel, n'ait pas rencontré l'approbation immédiate de votre administration centrale ? La bonne foi de votre directeur des voies navigables n'est pas en cause en l'occurrence, mais j'incrimine les représentants d'un organisme para-étatique, le Bureau de recherches géologiques, géophysiques et minières.

Celui-ci est chargé, depuis 1956, par les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais de procéder à l'inventaire des ressources souterraines en eau de leur territoire. Il est rétribué, pour ce faire, par ces deux départements et par les collectivités locales. Ses travaux progressent avec une lenteur désespérante et sans ordre logique. Il suffit de voir sur une carte les rectangles dispersés çà et là qu'il a prospectés à ce jour pour en être convaincu.

Lorsqu'est né le nouveau projet d'aménagement du canal de la Sensee, lequel traverse une région qui, comme l'a précisé M. le professeur Waterlot, de la faculté des sciences de Lille, et de la Sorbonne maintenant, est extrêmement riche en eau et est totalement inexploitée, cet organisme a vu là l'occasion de faire une affaire. Il est bon pour un Français de souligner que le professeur Waterlot est considéré comme l'un des meilleurs hydrauliciens du monde.

Le bureau de recherches, consulté à ce sujet — on se demande pourquoi — a posé une série de points d'interrogation, et pour résoudre les objections sans aucun fondement et démenties par les faits, qu'il n'avait pas craint de formuler — et dont il avait fait part à votre administration centrale, d'après ce que

m'a écrit votre directeur — il a simplement proposé l'exécution de forages descendus à 70 mètres de profondeur, alors que la tranchée du canal écrêtait simplement la craie en quelques points sur quelques dizaines de centimètres. Ceci, en demandant, bien entendu, à des tiers de payer les travaux qu'il envisageait de faire exécuter.

Pour justifier ses appels de fonds, il avait enflé ses objections à l'échelle de ses appétits, qui sont grands. Par ce moyen, il aurait donc perçu, en plus des sommes qu'il reçoit pour procéder à son inventaire, les sommes considérables qu'il réclamait pour effectuer des études prolongées — études météorologiques, jaugeages de cours d'eau, pertes par évaporation, forages multiples, etc. — en vue, soi-disant, d'élucider les questions qu'il s'était posée, et dont la plupart sont du reste déjà résolues, et de lever les objections sans fondement qu'il avait soulevées.

Il n'avait pas hésité à demander 350 millions, d'abord réclamés aux industriels de Lille-Roubaix-Tourcoing par l'intermédiaire de la région économique. N'ayant pas eu de succès, il rabaisse ses prétentions à 150 millions en juin demandés à la préfecture de Lille, puis en octobre à 75 millions auprès de la sidérurgie, le tout en anciens francs bien entendu.

Tout ceci n'est pas sérieux. Trompée, votre administration décidait alors de se désintéresser d'une question qui ne la concernait pas directement et de s'en tenir à l'ancien projet en faisant reconstruire l'écluse de Pont-Malin, en attendant d'avoir la possibilité de faire entreprendre par la suite celle de Goeulzin.

Monsieur le ministre, il vous en coûtera au bas mot un milliard d'anciens francs de dépense supplémentaire qui seraient mieux employés ailleurs. Le département du Nord, qui contribue pour 50 p. 100 aux dépenses, n'acceptera pas aisément la chose, car les conséquences de cette décision sont graves pour son économie.

Dunkerque et son complexe sidérurgique, privés d'eau, devront aller en chercher ailleurs et cela coûtera un milliard et demi d'investissements, des frais de pompage et d'exploitation importants pour l'installation d'une conduite forcée.

M. André Denvers, *rapporteur spécial.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Eugène Van der Meersch. Volontiers.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Je pense qu'il ne faut pas trop avancer de chiffres. L'étude n'est pas encore terminée. Le conseil général du Nord doit en délibérer dans quelques jours.

M. Eugène Van der Meersch. C'est cela, mais je connais bien la question.

M. Jeannil Dumortier. Voulez-vous me permettre également de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Eugène Van der Meersch. Volontiers.

M. Jeannil Dumortier. Je désire souligner l'importance que j'attache à un autre aspect du problème que soulève M. Van der Meersch.

En ce qui concerne l'alimentation en eau de Dunkerque, un projet est à l'étude qui prendrait dans la Canche, petit fleuve côtier du Pas-de-Calais, l'eau nécessaire non pas au complexe sidérurgique, qui travaille en circuit fermé et consomme peu, mais à l'agglomération qui l'entourera.

Cela signifierait la disparition du port d'Etaples, qui ne s'en relèverait pas.

M. Eugène Van der Meersch. Non.

M. Jeannil Dumortier. Si ! Et ce serait une atteinte à toute la région touristique de la vallée de la Canche, qui est un endroit vraiment délicieux et l'un des plus jolis de cette région du Nord.

Je me permets d'insister pour que toutes les solutions susceptibles de permettre l'alimentation directe du complexe de Dunkerque dans le département du Nord soient envisagées et étudiées. Je demande en particulier à votre ministère de suivre à cet égard les travaux qui ont été effectués.

M. Eugène Van der Meersch. Les intérêts du Nord et du Pas-de-Calais sont tellement imbriqués que cela forme une entité.

M. Jeannil Dumortier. Certes, les intérêts des deux départements sont très associés, mon cher collègue. Seulement — je m'en excuse, mais je parle en tant que député du Pas-de-Calais — notre département est souvent considéré comme le parent pauvre de la grande famille du Nord, dans de nombreux domaines, par exemple ceux de l'Université, ou pour certaines implantations. Nous avons en particulier le problème des eaux souterraines, des nappes phréatiques qui nous préoccupe énormément.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Voulez-vous, monsieur Van der Meersch, me permettre d'ajouter un mot ?

M. Eugène Van der Meersch. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Denvers, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Je demande à ceux qui sont intéressés par cette affaire de ne se montrer ni exclusifs ni excessifs. Il convient de mettre en délibération l'ensemble des projets susceptibles d'apporter de l'eau dans une région.

Présentement, c'est la région dunkerquoise qui est intéressée par le problème. Rien ne dit que le projet que nous retiendrons ne vaudra en même temps à la fois pour le Pas-de-Calais et pour le Nord.

Demeurons tous très attentifs, d'abord aux intérêts généraux d'une économie régionale.

Je prie mes collègues de ne pas ouvrir ici une discussion sans la connaissance totale de toutes les données de la question et de laisser de côté les luttes de clochers, toujours stériles.

M. Max Lejeune. Monsieur Van der Meersch, me permettez-vous de présenter à mon tour une observation ?

M. Eugène Van der Meersch. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Lejeune, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Max Lejeune. Je vous remercie, monsieur Van der Meersch.

Je veux dire, après mon collègue Dumortier, que l'inquiétude ne se manifeste pas seulement dans le Pas-de-Calais, mais également dans la Somme. Pour les administrateurs locaux, conseillers généraux ou maires de la région côtière située entre la Somme et Boulogne se pose cruellement aujourd'hui le problème de l'alimentation en eau de toutes les agglomérations.

Nous demandons que les pouvoirs publics fassent étudier l'ensemble des problèmes de ravitaillement en eau de l'importante région du nord de la France.

M. Pierre Courant. De toute la France ! C'est un problème national et qui ne se pose pas que dans le Nord !

M. Max Lejeune. En effet, les répercussions de réalisations successives, sans plan d'ensemble, seront fâcheuses et déborderont les départements du Nord et du Pas-de-Calais pour toucher même le département de la Somme.

J'insiste donc vivement afin que les pouvoirs publics fassent procéder à une étude d'ensemble et pour qu'on ne laisse pas les techniciens implanter des industries sans envisager toutes les répercussions humaines.

M. Eugène Van der Meersch. Je vous ferai, monsieur le ministre, une suggestion qui recevra votre approbation.

Pour l'alimentation en eau de la région lilloise, on parle d'un réservoir de 250 hectares qui serait construit sur des terres de grande valeur, lesquelles seraient ravies à la culture, et qui coûterait plus d'un milliard de francs, sans parler des frais de pompage pour l'alimenter ; je m'y oppose formellement.

Dans la vallée de la Sensée, pour se procurer l'eau, au lieu du déversement direct, naturel et contrôlé de celle qui remonterait dans les forages voisins du canal, que permettrait l'abaissement du plan d'eau de celui-ci, on serait condamné à opérer par pompage dans la nappe, ce qui provoquerait son rabattement et, comme cela s'est produit dans d'autres secteurs, l'assèchement de la région avoisinante.

Pour 100.000 mètres cubes prélevés par jour et à raison de 8 anciens francs par mètre cube, la dépense s'élèverait à 800.000 anciens francs par jour, soit pour l'année 300 millions de frais inutiles d'exploitation. Au total, 4 à 5 milliards seraient

dépensés en vain, et des centaines de millions dépensés chaque année en pompage et frais d'exploitation divers. Pour faire fonctionner les nombreuses usines échelonnées le long des voies navigables, seul endroit où elles trouvent de l'eau, alors que, au contraire, on pourrait les alimenter gravitairement en utilisant ces voies comme collecteurs depuis la Sensée, tout en réalisant des économies sur leur modernisation. Au lieu de cela, des sommes considérables devraient être dépensées pour aboutir à des solutions mauvaises.

Voilà ce que coûtera une décision fragmentaire, prise dans les conditions que j'ai évoquées en ne considérant que le seul problème des transports par eau et en se désintéressant des autres aspects de la question.

Monsieur le ministre, vous avez l'habitude de dominer les problèmes. Je vous demande instamment de revoir celui-là, la construction de l'écluse de Pont-Malin n'étant pas encore adjugée. Même si la solution d'abaissement du canal de la Sensée comporte quelques incertitudes, ce que je ne crois pas, et même quelques risques locaux, dites-vous que ceux-ci sont sans commune mesure avec les autres intérêts en cause, avec la vie de toute une région.

L'achèvement du port minéralier de Dunkerque est prévu au budget. L'usine sidérurgique est en construction et doit tourner dans vingt mois. Elle n'a pas d'eau pour ce faire.

Dans la région Lille-Roubaix-Tourcoing, la situation est dramatique. Jamais le niveau de la nappe qui nous vient de Belgique n'a été aussi bas et la situation ne fera qu'empirer rapidement. Aux établissements Sander, en amont de Lille, deux forages sont à sec et le niveau des autres forages a baissé de trois mètres, depuis le mois de septembre dernier.

La cotonnière de Fives a dû arrêter ses fabrications faute d'eau, un ou deux jours par semaine. A Marcq-en-Barœul, la situation est analogue. Il est indispensable de permettre aux usines qui apportent leur trafic à la voie d'eau pour des tonnages considérables, de tourner normalement. Et vous-même, n'avez-vous pas besoin d'eau pour vos écluses ?

Monsieur le ministre, je vous fais confiance pour adopter la solution qui s'impose et que le Nord appelle de tous ses vœux ; il vous renouvelle sa gratitude pour tout ce que vous avez fait pour lui, du canal du Nord à Dunkerque, et pour le pays tout entier.

En matière d'hydraulique, nous souffrons de la dispersion des efforts. Plusieurs ministères s'occupent des mêmes problèmes et se contredisent. Cela est onéreux pour la nation. Les industriels et surtout les agriculteurs, comme je viens de le démontrer, en paient les frais outrageusement.

Vous disposez d'un personnel d'élite ; voyez donc la question avec M. le Premier ministre pour qu'une concentration s'opère entre vos mains sous la forme d'une direction de l'hydraulique dont vous auriez l'entière responsabilité. Les milliards que vous payez aux bureaux de recherches que vous utilisez seraient épargnés en grande partie.

Des primes de succès pourraient compenser les salaires plus élevés du bureau de recherches, qui débauche effrontément vos meilleurs collaborateurs alors qu'en fin de compte c'est toujours l'Etat et les contribuables qui paient. Du temps serait gagné. Pour des départements comme ceux du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme, cette question de rapidité est capitale et tout retard prend un caractère criminel pour l'avenir de notre population, surtout de notre jeunesse. Hélas ! plus de deux années ont déjà été perdues.

D'autre part, les désastres causés par les eaux de surface dans d'autres régions que la mienne étaient prévisibles pour des techniciens de l'hydraulique, de l'hydrographie et de l'hydrogénèse. Pourquoi ne pas parer au danger et neutraliser toutes les catastrophes possibles par excès d'eau de surface et par manque d'eau industrielle ? Il faut prévoir et non subir.

Il serait utile que vous vous préoccupiez du traitement de l'eau de mer par bouilleurs nucléaires. Le procédé anglais Leicester semble économique. Nos savants et nos techniciens de Saclay pourraient étudier ce problème et trouver une solution française.

En terminant, monsieur le ministre, je fais appel à votre énergie et à votre bon sens habituel pour agir vite et bien. L'industrie, le commerce et l'agriculture du Nord, nos centaines de milliers de travailleurs, méritent des égards. Nous avons le devoir de nous préoccuper du présent et de leur avenir. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Lecocq.

M. René Lecocq. Mes chers collègues, si je me suis décidé à monter à cette tribune, c'est parce que j'ai cru utile de me faire l'avocat des artisans du taxi, et cela pour trois raisons principales.

La première est que la profession de taximan est en ce moment sous le coup de dangers assez graves pour la faire péricliter, et que de ce fait j'ai reçu les doléances d'un grand nombre de ceux qui l'exercent normalement.

La deuxième raison, c'est que ces gens font un métier qui en vaut bien un autre puisqu'il est encore indispensable et parce qu'il est équitable que tout homme vive du métier qu'il pratique honnêtement.

La troisième raison, c'est que la cause me semble juste et mérite d'être défendue.

Désireux de ne pas allonger les débats, je me bornerai à l'essentiel des problèmes relatifs à la profession de taximan. C'est spécialement dans les aspects qu'elle présente en province que je l'envisagerai. On peut affirmer sans crainte de se tromper que la corporation des artisans du taxi est à l'heure actuelle la moins protégée qui soit, et certaines conclusions du rapport Rueff-Armand concernant cette activité ne seraient pas de nature à améliorer la rentabilité de la profession si dans l'avenir on prenait en considération les conclusions de ce rapport.

Mais mon propos n'est pas de débattre des propositions de M. Rueff qui, après tout, ne sont qu'une anticipation et, m'en tenant au présent, je me borne à espérer que les pouvoirs publics ne les retiendront pas en ce qui concerne les taxis.

D'où vient donc le malaise qui règne actuellement dans cette corporation ? On peut dire, en gros, que ce malaise provient du manque de règles suffisamment rigoureuses pour protéger cette corporation. En effet, elle est perpétuellement en butte à une concurrence déloyale de la part de personnes qui ne sont pas habilitées au transport des voyageurs. Ainsi l'on voit certains particuliers peu argentés acheter une voiture à crédit et chercher dans les transports clandestins de quoi payer leurs mensualités et entretenir leur véhicule. Ce sont là des abus qui peuvent et doivent être réprimés.

D'autre part — et contre ceci on ne peut rien — le nombre des voitures particulières augmente sans cesse. Il en résulte que le travail des taximen, donc leurs recettes, vont s'amenuisant dans de notables proportions.

Si, en plus de cela, les travailleurs du taxi avaient à faire face à la liberté d'initiative que MM. Rueff et Armand préconisent en matière de transports, qu'adviendrait-il de la profession ? Elle irait rapidement à la ruine. Ce seraient des hommes en chômage qu'il faudrait reclasser et chacun sait combien c'est difficile. Ce seraient aussi des recettes en moins pour le Trésor.

Donc, puisque l'Etat a tout intérêt à ne pas laisser se dégrader davantage l'état de choses existant, puisqu'il est juste qu'une profession nourrisse son homme, puisqu'une situation anarchique a toujours des conséquences néfastes, il convient que le pouvoir prenne sans plus tarder les mesures qui s'imposent. C'est évidemment ce que l'on appelle les « taxis noirs » que ces mesures doivent surtout viser et atteindre.

Aussi la première réglementation doit-elle tendre à une limitation stricte du nombre des taxis dans chaque localité, nombre qui doit être calculé avec une précision suffisante, en fonction de l'importance du lieu et des besoins qui découlent de son activité propre en matière, notamment, d'industrie et de commerce.

Une seconde réglementation doit porter sur la qualité ou, mieux, sur la destination des voitures de louage. Il faudrait également que celles-ci fussent rigoureusement réparties en deux catégories seulement. La première catégorie serait celle des voitures dites de grande remise, d'une puissance supérieure à quinze chevaux, qui ne stationnent pas sur la voie publique et dont les courses se payent au forfait, après commun accord au siège social de l'entrepreneur de transports.

La deuxième catégorie serait celle des taxis proprement dits. Ceux-ci ont des emplacements réservés dans certaines artères et font payer leurs courses selon une taxe kilométrique fixée par la préfecture. Cela étant mis au point, il faudrait renforcer les moyens de répression des fraudes. Je sais bien que celles-ci sont difficiles à détecter, mais c'est une raison de plus pour instituer un service de contrôle spécialisé et investi de pouvoirs adéquats, alors que jusqu'à présent ces pouvoirs ont été pratiquement inopérants.

De plus, quand un concurrent marron serait convaincu d'exercice illégal de la profession, il importerait que les sanctions qu'on lui appliquerait fussent exemplaires et non pas bénignes comme

à présent. Elles pourraient entraîner le retrait du permis de conduire en plus d'une amende compensatrice des impôts qui n'auraient pas été payés pendant la période d'exercice illégal de la profession.

Ainsi verrait-on moins de ces fraudeurs qui tirent tout bénéfice d'une activité illégale puisqu'ils échappent à toutes les charges qui pèsent sur les taxis réguliers.

Pour achever de mettre de l'ordre dans la corporation des taximen, il serait souhaitable que les pouvoirs publics considèrent définitivement son activité comme une activité artisanale et continuent à lui appliquer l'article 184 du code général des impôts. Ce métier comporte, en effet, une part de travail personnel dont il n'est pas juste de sous-estimer la valeur.

Pour me résumer, il n'y a qu'avantage pour tous — pour les taximen et les entrepreneurs de transport, pour leurs passagers, pour l'Etat — à faire régner l'ordre et la discipline dans l'organisation d'une profession qui, pas plus en province qu'à Paris, n'a perdu de son utilité.

Ce dont souffrent les artisans du taxi, c'est du défaut de dispositions légales efficaces. Aussi ne se plaindraient-ils pas d'une réglementation stricte pourvu qu'elle fût juste. Ils savent pertinemment que, loin de mettre entrave à leur liberté, elle en serait au contraire la sauvegarde.

C'est pourquoi ils réclament à cor et à cri des ordonnances sévères. Sans aucun doute, laisser s'installer le désordre, c'est créer la misère avec toutes ses conséquences pour une honnête catégorie de travailleurs.

J'aime à croire que ma brève intervention n'aura pas été inutile et que M. le ministre des transports, après en avoir pris acte, aura à cœur de prendre les mesures qui s'imposent pour la protection efficace des artisans du taxi. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Regaudie. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. René Regaudie. Monsieur le ministre, je désire attirer votre bienveillante attention sur le problème des moyens de communication dans les régions sous-développées et tout d'abord vous faire part des inquiétudes particulièrement vives qui sont nées depuis que nous avons entendu parler de la dépéréquation des tarifs ferroviaires.

Suivant les promoteurs, il s'agit de mettre en application les principes reposant sur un meilleur ajustement des prix de vente par rapport aux prix de revient, avec aménagement de ces tarifs dans certaines limites et conditions.

En contrepartie, s'il était nécessaire, des subventions seraient accordées pour certaines catégories de trafics et pour certains itinéraires.

Il en résulterait plus de souplesse commerciale pour les relations considérées comme protégées. Il en résulterait également des réductions dans certaines conditions et un tarif différentiel pour certains trafics non réguliers.

Il faudrait un aménagement du réseau ferroviaire en fonction du progrès technique avec — c'est là un des points qui nous préoccupent particulièrement — fermeture des lignes dont le bilan aurait accusé une situation financière déficitaire. Il y aurait concentration des efforts techniques sur les principales relations.

Tout cela peut évidemment paraître attrayant et tenter tous ceux qui veulent démontrer les possibilités des lignes modernisées et mettre en évidence l'effort technique réalisé par la S. N. C. F.

Mais la dépéréquation est une conception diamétralement opposée à celle qui a été jusqu'ici appliquée et qui reposait sur la notion de service public même. Elle risquerait d'entraîner la majoration du prix des transports sur les lignes secondaires dont ce serait la condamnation, à moins que, nous dit-on, interviennent des subventions ; celles-ci seraient payées soit par l'Etat, soit par les collectivités locales.

Mais, dans le cas de ces dernières, la situation particulièrement difficile de leur budget laisse à penser quel serait le résultat. Or, nous sommes à une époque où les régions sous-développées essayent d'obtenir l'installation de nouvelles industries pour maintenir et, si possible, développer une certaine vie économique et sociale.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il y a là une contradiction formelle entre les principes même de la décentralisation, préconisée par le Gouvernement, et la réalisation de cette dépéréquation ?

Il est nécessaire, pour les régions sous-développées plus que pour toutes autres, d'obtenir des tarifs de transport aussi bas que possible au moment où elles veulent s'assurer de nouvelles activités.

Pour cela l'amélioration de l'exploitation et l'allègement des lignes secondaires sont évidemment indispensables ; la recherche du moindre coût exige une politique progressive et rigoureuse. Son but éloigné peut-être, doit être précis.

Cette politique doit être élaborée en fonction des éléments du marché national et aussi en fonction des exigences du Marché commun ; elle doit dicter les investissements à réaliser. La coordination des transports est plus que jamais nécessaire.

Malheureusement, les textes la concernant, d'une multiplicité déconcertante, se trouvent dans un fâcheux désordre.

Ainsi l'économie nationale subit-elle de lourdes conséquences par suite d'une mauvaise utilisation des différents moyens.

Or, les dispositions des textes budgétaires nous font craindre, par ailleurs, que le Gouvernement n'accepte une majoration générale des tarifs de transport ferroviaires ou routiers. Nous lui faisons part de notre désaccord sur ce point et nous lui indiquons qu'il y a là, à notre avis, un danger, car la mise en application d'une telle politique, surtout si elle était doublée de la dépéréquation des tarifs ferroviaires, serait funeste aux régions sous-développées.

Si nous avons des inquiétudes en ce qui concerne la politique ferroviaire, nous ne sommes pas tellement plus satisfaits, dans les régions sous-développées, de nos possibilités routières. Il y a là un problème d'ensemble qui nécessiterait un débat que nous ne pouvons évidemment pas instaurer dans le cadre de la discussion budgétaire. Mais il y va de l'avenir économique de ces régions.

Certes, monsieur le ministre, sous votre autorité et avec la collaboration des hauts fonctionnaires dont nous connaissons tout le dévouement et toute la compétence, vous avez, avec raison, fait élaborer un plan routier de quinze ans.

Ce plan est, pour l'instant, autant que nous le sachions, demeuré officieux. Bien qu'aucune mesure officielle ne l'ait confirmé, il mérite toute notre attention.

Il repose sur un ensemble de considérations qui, certes, nous paraissent judicieuses. L'estimation qui a été faite tient compte le plus largement possible des perspectives locales de développement commercial, de l'expansion industrielle et des échanges nationaux et internationaux susceptibles d'intéresser la circulation routière dans les régions considérées.

Sur ce plan nous serions assez d'accord avec vous, mais des observations doivent cependant être présentées.

Vous prévoyez, d'une part, à raison de 50 p. 100 — et cela nous l'approuvons — la construction des autoroutes. Mais ces autoroutes évidemment devront joindre Paris, car ni la décentralisation industrielle, ni les mesures de décongestionnement envisagées ne sauraient, pour un temps assez long, retirer à la capitale la prédominance dans l'économie du pays.

Au contraire, les routes existantes qui servent de liaison entre les différentes régions ont un intérêt actuel et elles ont souvent l'avantage de pouvoir être aisément modernisées. Les besoins de nos régions déshéritées sont absolument urgents.

Or, que penser des projets que nous pouvons considérer, et comment ne pas avoir les mêmes inquiétudes que celles dont se faisait l'écho notre collègue M. Catalifaud, que je remercie d'ailleurs de défendre une région qui m'est particulièrement chère ?

S'agissant du Massif Central, monsieur le ministre, cette région aurait le plus impérieux besoin d'avoir une desserte Est-Ouest ferroviaire ou routière.

Il est de toute évidence que c'est dans les régions où le rail est insuffisant qu'il y a lieu de prévoir de nouveaux aménagements routiers susceptibles d'y apporter des activités économiques nouvelles et, à défaut, d'y conserver celles qui existent encore. Si nous devons attendre le terme de votre plan, il sera trop tard.

Mais c'est là un problème qui revêt un aspect national. Chaque année, nous déplorons 8.500 morts sur nos routes, 180.000 blessés et 200 milliards à 250 milliards de dommages matériels. Or, les grands travaux intéressant les zones sous-développées ne seront probablement pas immédiats, et c'est ce qui augmente notre souci.

Monsieur le ministre, vous avez à répondre à de très nombreuses exigences. Mais nous voudrions que vous vouliez bien vous pencher sur la situation de ces régions qui, pour être pauvres, n'en méritent pas moins l'intérêt de la nation, car elles désirent participer à la vie économique générale.

Hélas, vous manquez d'argent, et nous le constatons, pour vos travaux et pour votre personnel, dont le mécontentement va croissant. De-ci, de-là, nous constatons notamment que l'étendue des circonscriptions confiées à vos ingénieurs des travaux publics de l'Etat augmente, alors que leurs moyens diminuent. A ce sujet plusieurs questions peuvent être posées.

S'agit-il d'une insuffisance de recrutement ? Les écoles intéressées fournissent-elles à l'heure actuelle les candidats nécessaires ?

Monsieur le ministre, vous gérez un des plus importants ministères de notre pays. Il se trouve placé en quelque sorte à la clé de voûte de l'économie. Vous êtes, par les activités que vous représentez, celui qui passe des commandes aux entreprises, et vous agissez directement sur la vie économique, qui va vers la prospérité ou, au contraire, vers la régression.

Hélas ! dans un moment où nous avons tant de soucis de divers ordres, je voudrais attirer votre attention sur l'intérêt de posséder un réseau routier modernisé et adapté aux exigences nouvelles.

Les incidents qu'a connus ces temps-ci le marché de l'automobile me permettent de rappeler une discussion que nous avions eue ici le 9 novembre 1959 et au cours de laquelle j'avais exprimé au Gouvernement mes craintes relatives au marché de l'automobile et aux possibilités de maintenir nos exportations.

M. le secrétaire d'Etat aux finances m'avait assuré que les choses étaient pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Ce n'est pas, hélas, M. le ministre des travaux publics qui niera aujourd'hui que la situation du marché automobile est extrêmement inquiétante. Si à Paris il arrive qu'on n'achète pas de voiture parce qu'on ne peut plus circuler, il est certain que dans les régions sous-développées, le manque de ressources arrête les transactions. Si nous ne disposons pas d'un marché national, nous n'aurons pas un marché extérieur satisfaisant. Les deux sont étroitement liés; c'est là une règle bien connue. Il faut donc permettre la circulation automobile dans de bonnes conditions et aménager nos routes.

Je le répète, c'est le ministre des travaux publics qui détient, en l'occurrence, les principaux moyens de résoudre le problème économique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Dumortier.

M. Jeannil Dumortier. Monsieur le ministre, dès la rentrée d'octobre, vous avez été saisi, de la part de l'organisation syndicale des cheminots, de nouvelles revendications de salaires. Et cependant au mois de mai 1960 déjà, la question avait été étudiée. Des mesures dans la ligne des décisions intervenues en 1957, sous le nom d'accords Ribeyre, et destinées au rattrapage des salaires industriels avaient été présentées le 3 mai.

C'est, monsieur le ministre, que ces mesures présentaient tout d'abord le vice d'être appliquées de façon autoritaire, et que l'ouverture de l'éventail hiérarchique n'avait pas rencontré un accord unanime, en particulier parce que les augmentations de salaires des échelles les plus basses étaient dérisoires.

L'agent de l'échelle 2, premier échelon, bénéficiait de 6,80 nouveaux francs d'augmentation mensuelle, en trois étapes, entre juin 1960 et juin 1961. Le cheminot de l'échelle 4, deuxième échelon, bénéficie de 15,20 nouveaux francs, celui du neuvième échelon de l'échelle 19 reçoit, lui, 231,41 nouveaux francs.

Les cheminots ne trouvent absolument pas que l'augmentation accordée aux cadres soit excessive, mais elle est certainement sans commune mesure, même hiérarchique, avec celle de la base.

Car enfin, une politique de hausse du coût de la vie tendant à faire porter aux travailleurs les plus deshérités la part la plus lourde des charges frappe particulièrement les cheminots.

Nous sommes loin de la politique du gouvernement à direction socialiste présidé par M. Guy Mollet qui avait pu, de janvier 1956 à juillet 1957, malgré les charges écrasantes de la guerre d'Algérie, malgré les gelées de l'hiver 1955-1956, maintenir l'indice des prix afin que les plus malheureux ne soient pas les plus frappés.

Et les cheminots, chaque fois qu'ils consultent les budgets-types, qu'il s'agisse des budgets officiels ou de ceux publiés par leurs organismes spéciaux, enregistrent un pourcentage bien supérieur à l'augmentation si mince obtenue à la suite de longues et pénibles négociations.

C'est pourquoi, dès la rentrée d'octobre, ils ont posé le principe de l'augmentation générale de leurs salaires parallèlement à celle du S. M. I. G.

Ils ont des titres à le faire. Ne sont-ils pas actuellement les derniers cheminots européens — je ne parle pas des esclaves de l'Est — à effectuer 48 heures par semaine ? Belges, Luxembourgeois, Italiens effectuent au maximum 45 heures.

Et le 17 juin 1960, à mon excellent ami M. Cassagne, député de la Gironde, vous opposiez un *non possumus total.*

Et pourtant, le cheminot français est celui qui supporte la charge linéaire la plus lourde. En Angleterre, il y a 18,11 agents par kilomètre exploité ; en Allemagne, 15,02, en France 8,50. En France, on compte 262,31 milliers d'unités kilométriques de trafic par agent, contre 118,33 en Angleterre.

Toutes ces statistiques, bien sûr, peuvent être discutées. Disraëli en faisant la forme supérieure de la déformation, pour ne pas dire du mensonge. Mais je pense quand même que ces statistiques sont sérieuses et que, pour vous défendre vis-à-vis de l'administration des finances, monsieur le ministre, il était nécessaire qu'à cette tribune ces chiffres soient apportés.

Il faut enfin manifester votre volonté d'associer le personnel de la S. N. C. F. à la modernisation de l'exploitation, et de définir le cadre général à l'intérieur duquel devraient être prises les mesures que cette modernisation permettrait en faveur de tous ceux qui en assurent la réalisation, par leurs connaissances et leur dévouement.

Ces mesures, monsieur le ministre, vous le savez, ce sont les revisions de la qualification, de la classification, de l'encadrement, du déroulement de carrière.

La S. N. C. F. actuelle est une grande entreprise moderne et technique à l'intérieur de laquelle les vieilles classifications sont périmées, dépassées.

Après avoir évoqué les problèmes du personnel, je vais aborder le deuxième point de mon exposé sur la S. N. C. F., et je rejoindrai en partie les conclusions du rapporteur, M. Ruais.

Je n'ai pas été convaincu par le chapitre 45-42, et en particulier par son article 2.

Le bon public peut croire que, dans le cadre de l'assainissement des finances publiques, le Gouvernement a réduit de 175 millions 900.000 NF la subvention pour la couverture du déficit d'exploitation.

Je souhaiterais que cela soit vrai, mais je ne peux partager votre optimisme.

En effet, analysant trois de ces dispositions, je constate que si vous portez 134.400.000 NF d'augmentation de charges d'exploitation, vous ne paraissez tenir aucun compte d'une augmentation que proposera la S. N. C. F. — elle y sera contrainte — de la participation aux dépenses de renouvellement du matériel roulant.

Il aurait été plus sage de prévoir 200.000.000 de nouveaux francs, soit 65.000.000 de nouveaux francs de plus. Vous prévoyez 135 millions d'économies. Je vous en concède 100 ; il y a donc 35 millions à supprimer.

Vous espérez 150.000.000 de nouveaux francs d'augmentation de trafic. La S. N. C. F. elle-même n'a-t-elle pas fixé ce chiffre à 70 millions ? D'où viennent les 80 millions supplémentaires ?

Donc, rien qu'avec ces trois postes, les 175 millions de réduction d'impasse deviennent 5 millions d'augmentation ! Voici pourquoi, messieurs, votre budget est en équilibre !

Je vous donne rendez-vous, monsieur le ministre, au dépouillement des comptes de l'exercice, et la preuve sera faite ou que je me suis trompé ou que vous-même et les services qui participent à l'élaboration des chiffres ont été trompés. Enfin mon dernier mot sera relatif à la hausse des tarifs « marchandises ».

Vous en espérez 270 millions de francs. Vous allez donc libérer trois crans, soit 7,50 p. 100 d'augmentation. Croyez-vous que le moment soit opportun ?

Nous savons — moi tout le premier — vos difficultés, mais j'avais le devoir, au nom du groupe socialiste, de vous exprimer notre inquiétude devant la dégradation du pouvoir d'achat des cheminots, nos craintes devant vos solutions budgétaires.

C'est chose faite. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Mazurier. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Paul Mazurier. Mesdames, messieurs, vous ne serez sans doute pas étonnés que je n'aborde pas de problèmes techniques ; ils ont été traités avec une grande maîtrise par les orateurs qui m'ont précédé à la tribune.

J'attirerai seulement votre attention, monsieur le ministre — puisque l'ensemble des transports est placé sous votre haute direction — sur une question dont la gravité, je pense, ne vous a pas échappé, car je connais votre souci de régler les problèmes qui vous sont soumis.

La région parisienne est devenue, vous le savez, un monstre que nous avons dénoncé à plusieurs reprises et qui pose les problèmes les plus divers sur divers plans : constructions scolaires, adduction d'eau, amélioration de la distribution de l'électricité, du téléphone, problèmes que nous vous avons signalés maintes fois. Mais il en est un qui devient angoissant, c'est celui du transport des personnes que l'on encaserne dans la banlieue parisienne et qui doivent parcourir chaque jour plusieurs dizaines de kilomètres pour se rendre à leur travail.

En créant ces grands ensembles sans leur avoir donné une vie quelconque, en leur accordant seulement l'autonomie de loger des personnes dans des conditions sur lesquelles nous pourrions revenir, on oblige la plupart de ces travailleurs — malgré la loi de quarante heures — à s'absenter douze heures par jour de leur foyer, parce qu'aucune coordination des transports n'a été organisée.

Je parlerai plus particulièrement — je vous prie de m'en excuser, mes chers collègues, mais certains ont cité leur département — d'une région en plein développement, le Nord de Paris.

Sur votre initiative, monsieur le ministre, et celle de vos prédécesseurs, l'électrification de la ligne Paris-Lille a été réalisée, notamment dans sa partie de banlieue Paris-Chantilly. On en a déduit immédiatement que cette électrification préludait à la création d'une ligne de métropolitain.

Malheureusement, si l'électrification existe, comme toujours rien n'a été prévu sur le plan du matériel, tout au moins pas en quantité suffisante par rapport aux transports à effectuer.

A l'heure actuelle, de grands ensembles, répartis sur cinq communes et qui compteront avant deux ans 200.000 habitants — ce qui va représenter un certain nombre de voyageurs, vous vous en doutez, monsieur le ministre — sont très mal desservis. Le trafic ne pourrait être assuré que si chaque train pouvait enlever mille voyageurs. Dans les circonstances actuelles, il faudrait, aux heures de pointe, vingt trains se succédant à quelques minutes d'intervalle pour assurer le départ et le retour rationnels de ces ouvriers et employés qui vont chercher au loin le travail qu'ils ne trouvent pas sur place.

Chacun connaît les difficultés que rencontre la R. A. T. P. On les a souvent évoquées ici. Or, le déficit des lignes d'autobus de la R. A. T. P. serait, paraît-il, l'apanage d'un certain nombre de départements, en particulier de celui de Seine-et-Oise. Or, ce département est déjà écrasé par toutes sortes d'impôts pour faire face à l'arrivée croissante de provinciaux, sans que les collectivités locales en retirent les ressources correspondantes.

Par ailleurs, monsieur le ministre, les autobus de la R. A. T. P. ne pourront bientôt plus entrer dans la région Nord de Paris. Pour traverser Saint-Denis, ce nœud central de l'agglomération Nord, en partant de Chantilly pour arriver dans le centre de Paris, où employés et ouvriers ont leur emploi, on éprouve les pires difficultés.

Devant cette situation catastrophique, on a appliqué quelques solutions ; en particulier, on a créé plusieurs stations. Or, la S. N. C. F. ne participe en rien aux frais d'installation de ces nouvelles stations. Où les collectivités locales peuvent-elles trouver les crédits nécessaires à la création et à l'ouverture de haltes ?

Dans certains endroits ont été prévues de simples haltes avec un quai non couvert, haltes qui doivent canaliser de 10.000 à 15.000 voyageurs le matin et autant le soir, sans qu'existe de service de distribution de billets. On se procure ceux-ci à gauche et à droite, dans les cafés ou dans certains établissements.

A Goussainville, par exemple, pour obtenir une halte la commune a dû s'endetter de 32 millions, ce qui est inconcevable.

Il est nécessaire, monsieur le ministre, qu'en matière de coordination des transports vous ayez, au sein du conseil des ministres, votre mot à dire à propos de ces implantations massives. Demain, si ces voyageurs ont trouvé un toit, peut-être se montreront-ils satisfaits à l'égard du ministère de la construction ; mais ils se retourneront contre vous-même parce que nous n'aurez pas su prévoir les moyens de transport qui leur permettront de gagner leur vie, aucune activité n'existant sur place à cet égard.

J'interviens, monsieur le ministre, au nom de ces populations. La plupart sont transplantées de tous les points de France. Très peu viennent de Seine-et-Oise et de Paris où l'on démolit les taudis avec trop de lenteur parce que, là aussi, on manque de crédits.

Le Gouvernement nous présente des plans que nous examinons avec bienveillance. Des statistiques sont avancées, mais M. Dumortier remarquait avec raison qu'on faisait dire à celles-ci ce que l'on voulait. Si la politique actuelle devait être poursuivie, elle aboutirait à une catastrophe dans tous les domaines. Il n'y aura ni eau, ni électricité, ni téléphone et bientôt plus de transports.

Ce n'est pas avec une telle politique que l'on prépare dans ces grands ensembles des lendemains qui chantent ! (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Poudevigne.

M. Jean Poudevigne. Mesdames, messieurs, j'évoquerai brièvement le douloureux problème des inondations et à ce propos je présenterai deux observations et poserai une question.

Ma première observation a trait à l'organisation des services de l'hydraulique. Vous savez qu'il existe une dualité en la matière, ces services dépendant à la fois du ministère des travaux publics et du ministère de l'agriculture. Le député du Gard que je suis ne peut se plaindre du ministère de l'agriculture qui, au cours des dramatiques inondations de 1958, fit preuve à l'égard de mon département de suffisamment de compétence et de complaisance pour que je ne veuille pas le critiquer.

Quoi qu'il en soit, la dualité est néfaste à l'efficacité et il serait souhaitable que les services de l'hydraulique fussent regroupés sous l'autorité d'un seul ministère. Il ne m'appartient pas de choisir entre celui des travaux publics et celui de l'agriculture, mais une concentration s'impose.

Ma deuxième observation concerne la fréquence des crues et je m'attacherai à montrer que, dans la vallée du Rhône, cette fréquence devient alarmante.

Je me suis fait communiquer par vos services, monsieur le ministre, le relevé des crues depuis près d'un siècle. Bien entendu, je n'en infligerai pas la lecture à l'Assemblée. J'en ai retenu que si l'on excepte l'année 1935, où les crues furent fréquentes, on assiste depuis cinq ans à une recrudescence vraiment inquiétante.

De 1945 à 1955, on compte six crues de plus de cinq mètres à l'étiage d'Avignon. Or, de 1955 à 1960, nous avons connu quatorze crues de plus de cinq mètres à l'étiage d'Avignon, dont sept pour la seule année 1960, laquelle n'est pas encore écoulée.

Cette constatation conduit à se demander pour quelle raison les crues sont si importantes. C'est peut-être une légende, mais selon une opinion répandue dans la vallée du Rhône la construction de barrages par la compagnie nationale du Rhône serait en partie responsable de ces crues. Je m'explique.

Il semble que la construction des barrages ait eu pour effet de ralentir le cours du fleuve et, par conséquent, d'accélérer le dépôt des sédiments. Je ne sais si cette explication est exacte, mais je serais heureux, monsieur le ministre, que vous puissiez la faire vérifier et nous rassurer à ce sujet. En effet, du résultat de cette enquête dépendront les solutions auxquelles vous serez conduit à recourir, et que je voudrais brièvement exposer.

En présence de crues répétées, il n'y a plus de vie sociale et économique possible dans la basse vallée du Rhône ; il importe donc de prendre d'urgence les mesures qui s'imposent. A cet égard, il est possible de construire de nouvelles digues, mais je ne suis pas certain que cette solution soit la bonne. Fréquemment, en effet, en construisant des digues de plus en plus élevées on protège Pierre en inondant Paul.

La deuxième solution est celle du dragage. Je crois que celui-ci s'imposera si l'enquête que je me suis permis de solliciter se révèle positive. Mais, sur ce point également, je ne crois pas que le dragage puisse améliorer sensiblement la situation : on évitera peut-être que l'ensablement ou la sédimentation

deviennent plus importants, on ne parviendra pas à gagner énormément sur les crues.

C'est donc vers une troisième solution que le Gouvernement, je l'espère, voudra bien s'orienter. Pour régulariser les cours d'eau, pour éviter les crues, il faut élaborer un plan hardi de construction de barrages de retenue qui, seuls, permettront d'écrêter les crues.

En effet, il ne servirait à rien d'exécuter les travaux que j'indiquais dans la vallée du Rhône si l'on n'était pas maître du débit des rivières, qu'il s'agisse des affluents cévenols, des affluents du Vivarais et également des affluents alpestres.

Il importe donc, monsieur le ministre, que vos services mettent au point un plan de construction de barrages de retenue. Vous avez déjà commencé pour les rivières et fleuves cévenols, et je vous en remercie.

Je profite d'ailleurs de l'occasion qui m'est donnée pour vous rendre hommage en raison des efforts que vous avez déployés pour aider les malheureuses régions que je représente et qui, depuis quelques années, ont beaucoup souffert. Vous connaissez d'ailleurs fort bien leur situation.

Je crois donc que si le Gouvernement veut s'engager dans cette voie, s'il fait l'effort nécessaire pour s'attaquer au problème des inondations, on ne verra plus la misère que connaissent actuellement nos populations, car — je l'ai dit, il y a quelques instants — il n'y a plus de vie économique possible. Il suffit de consulter les percepteurs, les banques privées et surtout le crédit agricole pour se rendre compte que ces régions, qui passaient à juste titre pour riches, sont en train de devenir des zones dont la pauvreté fait peur. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Rieunaud.

M. Edouard Rieunaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le 3 juillet 1959 j'étais intervenu en faveur des agents de la S. N. C. F. et des réseaux secondaires afin qu'ils puissent bénéficier de la loi du 14 avril 1954 instituant les bonifications de campagnes pour les agents de la fonction publique et du secteur semi-public.

Il y a un an, le 22 octobre 1959, vous aviez bien voulu me recevoir à la tête d'une délégation de la fédération des associations de fonctionnaires, agents et ouvriers de l'Etat et des services publics anciens combattants et victimes de guerre, et vous intéresser à notre requête. Hélas ! je ne vois pas encore de crédit inscrit dans le budget de 1961.

Je sais qu'à la suite de l'une de mes questions écrites vous m'écriviez le 5 septembre 1959 « qu'il fallait évaluer ces dépenses à 8 milliards d'anciens francs environ ». Vendredi dernier, répondant à une question orale de M. Jouault sur ce même sujet, vous avez précisé qu'il s'agissait de 9 milliards.

Il semble, cependant, que le Gouvernement pourrait inscrire cette dépense en plusieurs étapes en accordant le bénéfice de la loi, comme je l'avais alors suggéré, d'abord à ceux qui ont moins de trente-sept annuités et demie.

Il y a là un devoir de reconnaissance nationale. Il a été fait notamment à l'égard des fonctionnaires civils de l'Etat, des départements et des communes, des agents des entreprises nationales, de Gaz de France, d'Electricité de France, des employés des théâtres nationaux, de la compagnie des eaux, de l'Imprimerie nationale, des houillères, des postes, de la marine marchande.

Le déficit de la S. N. C. F. ne doit pas être invoqué en la circonstance, pas plus que les maigres avantages acquis. C'est une dette sacrée.

Si le budget des travaux publics ne peut la prendre en charge, je ne vois pas d'inconvénient à ce que ce soit le budget des anciens combattants ou tout autre qui l'enregistre, l'important étant d'arriver à un résultat positif.

Lorsqu'on sait que les cheminots anciens combattants d'Alsace et de Lorraine, ancien réseau allemand, et tout dernièrement, comme l'indiquait M. le rapporteur Catalifaud, les cheminots de Tunisie et même du Maroc, ont eu satisfaction sur ce point, on ne peut que souhaiter, avec l'ensemble du Parlement, que les employés d'élite que sont les cheminots français anciens combattants — au nombre de 120.000 environ — ne soient pas, sur ce point précis, défavorisés, ce qui serait une grave injustice.

Je voulais enfin intervenir en faveur du relèvement des salaires des cheminots ainsi que dans le sens d'une prolongation de la date des grandes vacances jusqu'à la fin du mois de septembre en vue d'aider l'hôtellerie française, de développer le tourisme et de rendre service aux familles. Mais d'autres orateurs ont pris la parole en ce sens. Aussi, pour ne pas abuser de l'attention de l'Assemblée, ne reviendrai-je pas sur ces problèmes, faisant confiance, monsieur le ministre, à votre esprit social pour les examiner comme il convient. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Trébosc.

M. Albert Trébosc. Monsieur le ministre, je désire attirer votre attention sur un problème d'actualité, celui de l'automobile.

Comme tous les Français, vous avez été affecté par la récente perspective d'une crise dans ce secteur particulièrement actif de notre économie. Le licenciement de 3.000 ouvriers par la Régie Renault a été interprété par certains comme le signe avant-coureur d'une grave crise de la construction automobile française. D'autres, par contre, ont mis en cause la gestion de la Régie. Je pense qu'il ne faut ni dramatiser ni déplacer le problème.

Chacun — M. le ministre des finances beaucoup plus que tout autre — s'est félicité de l'accroissement considérable de nos exportations dans ce secteur industriel, durant les dernières années, mais la fragilité de ce marché n'avait pas échappé aux gens avertis. La crise est venue et si elle a revêtu un caractère aigu chez notre premier constructeur, c'est parce qu'il est en même temps le plus gros exportateur, 60 p. 100 de sa production étant vendue à l'étranger.

Mais il est une autre raison à cette situation, à savoir que notre marché intérieur n'a pu jouer son rôle de régulateur. En effet, sans être en crise, il ne connaît pas le développement que l'on aurait pu espérer et qu'avait prévu le plan. Il y a à cela de nombreuses raisons et j'en soulignerai deux principales, mais dont l'une seule vous concerne, monsieur le ministre.

La première est l'excès de la fiscalité et le prix trop élevé de l'essence. Nous avons, en ce domaine, le triste privilège de détenir le record du monde ; mais j'ai entendu avec plaisir M. le secrétaire d'Etat aux finances nous dire qu'il était en parfait accord avec son collègue de l'industrie et que, dès le début de 1961, il allait envisager un abaissement substantiel du prix du carburant.

L'autre motif, monsieur le ministre, vous concerne directement : il s'agit des entraves croissantes que l'insuffisance de l'infrastructure oppose à la circulation et au stationnement, ce qui freine le développement normal de la demande d'automobiles. Le nombre d'immatriculations de véhicules neufs était de 640.000 en 1957, de 697.000 en 1958 et seulement de 664.000 en 1959 ; en 1960, le marché est en expansion, mais pour le mois d'octobre le nombre des immatriculations de voitures particulières est en légère régression.

La moyenne kilométrique par usager qui était de 13.000 kilomètres en 1958 est tombée à 9.000 en 1959.

Ce sont là, monsieur le ministre, des signes qui, sans être alarmants, méritent une extrême attention. Nous constatons avec la plus grande satisfaction que vous avez pu, dès cette année, relever d'une façon substantielle les crédits destinés à nos routes.

Il convient que cet effort soit non seulement maintenu, mais accru dans les exercices à venir, car nous avons pris un retard considérable, fort préjudiciable au développement de notre première industrie nationale.

Vous me permettrez, monsieur le ministre, de vous présenter quelques observations personnelles. En premier lieu, je veux vous féliciter d'avoir établi un programme étalé sur dix années dans lequel vous avez fait une très large place à la création des autoroutes. (*Applaudissements.*)

La deuxième observation sera pour regretter que l'effort que vous entreprenez ne soit pas plus important dans le décongestionnement des accès des grandes villes et dans l'amélioration du réseau secondaire et rural où de très grands travaux sont indispensables. Vous me permettrez de reprendre ici une phrase de M. Lemaigre, président de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles :

« De même que le sang qui circule dans les artères ne peut jouer son rôle qu'à la condition d'arriver à irriguer le cerveau et les autres organes vitaux, de même le plus beau réseau d'autoroutes ne servirait pratiquement à rien si les véhicules qui l'empruntaient ne réussissaient pas à pénétrer au cœur des villes où à se répandre dans les plus petits vaisseaux du réseau rural ». (*Applaudissements.*)

Troisième et dernière observation : le rapport fait au nom de la commission de la production et des échanges, par M. Catalifaud, contient, à la page 21, un plan directeur de la construction du réseau d'autoroutes et de l'aménagement du réseau existant, premier et deuxième ordre.

J'ai été frappé par une immense tache blanche qui correspond au Massif Central et à une partie du Sud-Ouest. Je me permets de vous rappeler, monsieur le ministre, que ce sont précisément ces régions qui souffrent le plus du sous-développement et qu'une des raisons actuelles de cette tragique situation est leur isolement.

Ces régions étant peu ou mal desservies par le chemin de fer, c'est par la route que doivent se faire tous les transports. Or, c'est dans ces régions, monsieur le ministre, que vous avez omis de prévoir des voies de circulation qui, du point de vue économique et touristique, auraient quelques chances de leur apporter ce peu d'oxygène qui les empêcherait de s'étioler un peu plus, et peut-être de mourir.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'étudier tout particulièrement ce problème qui revêt pour nos régions une extrême importance ; sa solution peut notamment faciliter une décentralisation industrielle qui connaît assez d'obstacles par ailleurs.

En conclusion, je veux souligner l'urgence et la nécessité de mettre enfin sur pied une politique concertée de l'automobile, politique à long terme, en particulier en ce qui concerne votre ministère. Certes, la baisse de l'essence est ardemment souhaitée par tous les usagers de l'automobile ; mais n'oublions pas qu'il suffit d'un décret pour la rendre effective le lendemain matin.

Pour établir et surtout pour réaliser un vaste programme routier, il faut au contraire des années.

Je voudrais, en terminant, livrer à vos méditations cette phrase de M. Jean-Pierre Peugeot :

« L'automobile reste un instrument d'émancipation, un élément fondamental de véritable progrès social qui ne se traduit pas par la soumission à des servitudes communautaires, mais par l'accès d'un nombre sans cesse croissant d'individus à des biens particuliers. »

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous soyez un des grands artisans de cette émancipation et de ce progrès social. (*Applaudissements.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 (n° 866) (Rapport n° 886 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) (deuxième partie) :

Travaux publics et transports (*suite*).

I. — Travaux publics et transports (Annexe n° 27. — M. Ruais, rapporteur spécial : avis n° 892 de Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Tourisme (Annexe n° 28. — M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 892 de M. Laurin, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Voies navigables et ports (Annexe n° 29. — M. Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 892 de M. Dumortier, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures trente-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,

René Masson.

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

1re SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

COMPTE RENDU INTEGRAL — 47e SEANCE

2e Séance du Jeudi 10 Novembre 1960.

SOMMAIRE

1. — Renvoi pour avis (p. 3540).

2. — Loi de finances pour 1961 (2e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3540).

Articles 24, 25 et 26 (Etats G et H) (*suite*).

Travaux publics et transports (*suite*).

I. — Travaux publics et transports (*suite*).

MM. Fourmond, Cathala, Pérus, Ebrard, rapporteur spécial; Palmero, Lombard, Laurin, Courant, Ehm, Catalifaud, Anthonioz, Tomasini, Frédéric-Dupont, Mazurier, Nungesser, Dumortier, Bérard, Var, Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances; Boinvilliers, Delachenal, Chazelle, Ruais, rapporteur spécial; Buron, ministre des travaux publics et des transports.

Etat G.

Titre III.

Amendement n° 59, de la commission des finances, et n° 28 rectifié, de M. Cance. — Adoption.

M. Boscher, le ministre des travaux publics, Frédéric-Dupont.

Adoption des crédits modifiés du titre III.

Titre IV.

MM. Gavini, le ministre des travaux publics.

Adoption de la réduction de crédit.

Etat H. — Adoption des crédits des titres V et VI.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Faits personnels (p. 3559).

MM. Dreyfous-Ducas, Pérus, Ruais.

4. — Dépôt de projets de loi (p. 3560).

5. — Dépôt d'un avis (p. 3560).

6. — Ordre du jour (p. 3560).

PRESIDENCE DE M. ANDRE VALABREGUE,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des finances, de l'économie générale et du plan demande à donner son avis sur le projet de loi modifiant les articles 815, 832 et 866 du code civil, les articles 807 et 808 du code rural et certaines dispositions fiscales, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (n° 863).

Je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1961 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 (deuxième partie) (nos 866, 886, 892).

[*Articles* 24, 25 et 26 (*états* G et H).]
(*Suite.*)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports).

Je rappelle les chiffres des états G et H :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

ETAT G

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.
(*Mesures nouvelles.*)

« Titre III : + 33.054.418 NF ;
« Titre IV : — 270.682.642 NF ;

ETAT H

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(*Mesures nouvelles.*)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 322.800.000 NF ;
« Crédit de paiement, 85.832.000 NF. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 26.700.000 NF ;

« Crédit de paiement, 7.140.000 NF. »

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, une heure ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 35 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 30 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 10 minutes ;

Groupe socialiste, 5 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 15 minutes ;

La commission des finances, la commission de la production et des échanges et les isolés ont épuisé leur temps de parole.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Fourmond.

M. Louis Fourmond. Mon intervention sera très brève.

Retenu à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales qui étudiait les questions posées par l'assurance-maladie, je n'ai pas pu assister à la séance de ce matin. Je ne voudrais pas répéter ce qui a été dit. Aussi me bornerai-je, monsieur le ministre, à vous poser une question concernant la priorité sur les routes.

Actuellement, seules les routes à grande circulation sont prioritaires. Cependant, sur certaines routes nationales, en particulier, ou départementales, la circulation est aussi dense que sur les routes à grande circulation. Ne serait-il pas possible d'en revenir, pour toutes les routes, à l'ancien régime en vigueur sur l'ensemble des routes nationales et départementales où les véhicules n'avaient jamais priorité sur les voitures venant de la droite.

Une telle réforme, je le pense, éviterait de nombreux accidents. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Cathala.

M. René Cathala. Monsieur le ministre, mon propos sera limité à une information que je désire vous apporter qui, d'après l'examen de votre budget, ne semble pas être parvenue jusqu'à vos services.

Ce matin, j'entendais nos collègues du Nord déplorer certaines insuffisances quant aux moyens de communication mis à leur disposition. Je les enviais, monsieur le ministre, parce que s'ils se plaignent que les moyens sont insuffisants, c'est qu'ils ont, au moins, des moyens.

Je voudrais, monsieur le ministre, que vous vouliez bien considérer que, dans le Sud-Ouest, il y a aussi des voies navigables. Nous vous serions, en conséquence, profondément reconnaissants, avant que nous soyons obligés de demander au département des beaux-arts de les classer monuments historiques, de bien vouloir leur accorder toute votre attention.

J'ai lu, dans le rapport, que le trafic du port de Sète et celui du port de Bordeaux ont considérablement souffert. Je crois, monsieur le ministre, que si l'on voulait bien s'occuper du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne, l'économie de ces deux ports ainsi que celle de tous les départements traversés, s'en trouverait bien.

Nous ne demandons pas grand chose mais au moins le nécessaire, dans un premier temps.

Aujourd'hui, dans les petites communes de ma circonscription que traverse le canal du Midi, l'état de l'ouvrage est tel que la sécurité même des habitants n'est pas préservée car on n'a pas les fonds nécessaires pour réparer les berges qui s'effondrent.

Ce qu'il faudrait, évidemment, c'est envisager la mise au gabarit national de manière à pouvoir raccorder ces voies d'eau à l'ensemble du réseau des voies navigables françaises.

Bien sûr, monsieur le ministre, je sais très bien que dans la loi de programme rien n'a été prévu à cet effet et que vous ne disposez pas des moyens financiers pour une telle entreprise.

Je ne vous demande donc pas aujourd'hui de me faire des promesses, mais seulement de bien vouloir envisager le problème, de bien vouloir ordonner les enquêtes à mener pour chiffrer la dépense nécessaire de manière que, dans la prochaine loi de programme et d'équipement, ces voies navigables ne soient pas oubliées encore une fois.

Cela est indispensable pour toute notre économie et toute notre industrie. Et j'espère qu'un jour viendra où nous pourrons être sûrs que l'œuvre de Riquet, qui a donné l'exemple, en somme, à la France tout entière, pourra être perpétuée autrement que grâce aux soins des conservateurs des monuments historiques. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Perus. (*Applaudissements à droite.*)

M. Pierre Perus. Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs, le but de mon intervention n'est pas de solliciter la modification complète de la politique touristique française.

J'apprécie cependant l'importance de ce secteur de l'économie nationale et je juge sa dégradation d'un esprit plus sévère que nos collègues rapporteurs de la commission des finances et de la production industrielle et des échanges.

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* Très bien ! (*Sourires.*)

M. Pierre Perus. L'industrie saisonnière française subit, en effet, depuis quelques années, une crise financière grave découlant d'un changement de mœurs touristiques, de la crise du thermalisme provoquée par les essais des thérapeutiques nouvelles ou par des initatives gouvernementales intempestives, enfin des charges sociales et fiscales exagérées qui pèsent sur des entreprises dont l'exploitation est limitée dans le temps.

Pourtant, monsieur le ministre, je me bornerai à vous présenter de brèves observations qui sont le fruit d'une longue pratique thermale, touristique et sportive.

Je veux vous dire d'abord mon étonnement du laconisme des indications fournies dans le recueil budgétaire rapportant le montant et la destination des sommes confiées au commissariat général au tourisme : six lignes au chapitre 34-61 concernant le matériel et le remboursement de frais, deux lignes au chapitre 44-61 pour les subventions aux organismes de tourisme ; somme globale : 1.500 millions d'anciens francs avec, malgré tout l'indication qu'une augmentation de crédit de 150 millions d'anciens francs sera affectée aux dépenses ordinaires de matériel, aux frais de propagande et à la gestion des bureaux à l'étranger.

J'ai tenté, sans succès, monsieur le ministre, d'obtenir auprès des membres spécialisés de votre cabinet les détails nominatifs de ces dépenses pour l'année en cours, mais les parlementaires, responsables du contrôle de l'utilisation des deniers publics, n'ont pas la possibilité de pénétrer dans la forteresse du commissariat au tourisme.

Puis-je espérer, monsieur le ministre, qu'à l'avenir — et je sais que cela ne présente pour vous aucune gêne — les députés intéressés pourront prendre totalement connaissance d'un budget qui retient leurs soins particuliers ?

Au sujet des statistiques annuelles, les deux rapports sont identiques ; ils résultent des mêmes renseignements. Les conclusions sont également encourageantes. Quant à moi, il m'est impossible de participer à cette demi-euphorie.

S'agissant du thermalisme notamment, les chiffres mêmes indiquent une diminution régulière du nombre des curistes, en 1959 sur 1958 et en 1960 sur 1959. Ce fait s'expliquait, pour l'année 1959, par le refus de remboursement des frais de cure thermale. Mais, en 1960, en dépit de la suppression de cette mesure discriminatoire, la régression a suivi son cours.

Je ne vois donc pas là un motif de satisfaction, sachant surtout que, depuis quelques années, le curiste, naguère accompagné de sa famille, se rend désormais seul à la station de son choix et prive ainsi l'hôtellerie d'une masse importante de clientèle.

Pour les touristes venus de l'étranger, l'étude de l'un des rapports confirme mon sentiment pessimiste.

Si, en effet, 826.000 étrangers sont arrivés à Paris dans les six premiers mois de l'année 1960, en augmentation de 16,9 p. 100 sur la même période de l'année précédente, leur nombre dans les villes de la Côte d'Azur a diminué régulièrement depuis 1957, passant de 457.000 à 436.000 cette année-ci. Et cependant, le mauvais temps général dans le reste du pays et l'opinion, en l'occurrence, toujours favorable à cette région, auraient dû aider au succès.

On est donc contraint d'admettre que les touristes étrangers viennent toujours en France, notamment à Paris, mais qu'ils n'y séjournent plus, car la Côte d'Azur, qui est leur pôle principal d'attraction après la capitale, les reçoit en nombre sans cesse décroissant. De Paris, ils partent pour l'étranger.

Que dire aussi, monsieur le ministre, de l'exode massif et constant du touriste français vers les pays voisins, sinon que le goût d'évasion ou la découverte de cieux nouveaux n'est pas la seule raison à invoquer, mais aussi la recherche de prix très modérés dans des pays où l'Etat soutient efficacement l'industrie hôtelière ?

Au sujet de l'hôtellerie française, monsieur le ministre, je veux d'abord vous féliciter partiellement des nouvelles disposi-

tions prises en sa faveur, sur le plan financier et sur le plan fiscal.

En effet, les sommes mises à la disposition de la caisse centrale du crédit hôtelier pour les emprunts destinés à la modernisation des immeubles et aux constructions nouvelles s'élèvent, en 1960, à 5.850 millions d'anciens francs, en augmentation de 2 milliards de francs sur l'année 1959.

Hélas ! le petit ou le moyen hôtelier, travaillant en famille, pourra rarement utiliser ces emprunts à trop court terme et à trop fort intérêt. Le crédit hôtelier n'accorde d'ailleurs que 50 p. 100 de la somme globale nécessaire aux travaux. Ne possédant jamais la totalité de sa part, le petit ou moyen hôtelier doit emprunter dans le secteur privé, à un taux encore plus élevé, et ne peut plus faire honneur à ses engagements.

Il faudrait donc, monsieur le ministre, pour être vraiment utile à cette catégorie d'hôteliers, qui est la plus digne d'intérêt et la plus nombreuse, d'abord allonger les délais d'amortissement de l'emprunt, ensuite diminuer le taux de l'intérêt et enfin réduire le pourcentage de la somme à fournir par l'emprunteur, sans quoi les grandes sociétés possédant des disponibilités financières suffisantes seront les seules à pouvoir bénéficier de l'emprunt.

Il en est de même des nouvelles dispositions fiscales. Si l'application de la patente saisonnière est d'un heureux effet, l'assujettissement futur à la T. V. A. de 10 p. 100, avec défalcation de l'amortissement des investissements, ne pourra intéresser que les grands établissements hôteliers qui auront pu financièrement réaliser leurs plans de travaux.

Quant aux autres — toujours les mêmes — les petits hôteliers, ils subiront au contraire une aggravation de 1,5 p. 100 sur l'ancienne taxe sur le chiffre d'affaires.

J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez prendre en considération ces suggestions. Je les formule respectueusement en faveur de la masse des petits hôteliers français. Vous éviterez, en me suivant, la dégradation et la disparition inéluctable de leurs hôtels.

Quant à la propagande, elle doit tendre à rappeler à nos nationaux les qualités de notre pays, ses beautés, les vertus de son climat et de ses sources. A l'étranger, elle doit utiliser les moyens les plus modernes de diffusion, et pour cela, il faut augmenter les crédits des bureaux touristiques français à l'étranger.

Je déplore pourtant, monsieur le ministre, qu'une chose ait été passée sous silence : la création d'une maison française du tourisme à Moscou. Dans quel but a-t-on engagé cette dépense ? A quelle somme s'est-elle élevée ? Combien de touristes soviétiques a-t-elle amenés en France ? S'il en est venu un seul, quel a été son prix de revient ?

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il eût été plus utile de proposer des séjours dans notre pays à des gens qui jouissent de la liberté de franchir leurs propres frontières ? (*Applaudissements à droite.*)

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* C'est mauvais, cela !

M. Pierre Perus. Pourquoi est-ce mauvais ?

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Pierre Perus. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial avec l'autorisation de l'orateur. Mais n'engagez pas de dialogue, je vous en prie.

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Perus. Le bureau français de Moscou est ouvert depuis un certain temps, depuis quelques mois. J'imagine que le Gouvernement en l'ouvrant — et je ne suis pas suspect de soutenir le Gouvernement (*Murmures à droite*) — a obéi à un certain nombre d'impératifs qui ne doivent exclure aucun pays étranger dans un domaine, le seul peut-être, qui est apolitique.

Je m'étonne que l'on songe à s'emparer d'un tel sujet, qui est l'un des rares sur lesquels les hommes peuvent s'unir sans calcul et sans difficulté, pour essayer malencontreusement et inopportunément de les diviser ! (*Applaudissements au centre et à gauche. — Mouvements divers à droite.*)

M. Pierre Perus. Nous discutons actuellement du budget du tourisme. Or vous laissez entendre que ce bureau français de Moscou, en Russie soviétique, a d'autres buts que des buts essentiellement touristiques. Alors, que le département ministériel intéressé assume les frais de gestion de ce bureau !

Je sais, d'autre part, que le docteur Ebrard est le défenseur habituel du commissariat général au tourisme et qu'il se livre à des enquêtes extrêmement fructueuses, dont une très récente l'a conduit dans les villes les plus agréables du Nord des Etats-Unis. Peut-être ira-t-il à Moscou pour établir un rapport aussi intéressant que celui qu'il nous a rapporté d'Amérique. (*Applaudissements à droite.*)

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* Je l'espère aussi.

M. Pierre Perus. Enfin, et cela m'amènera au terme de mon intervention, j'ai le regret de vous dire, monsieur le ministre, que je ne partage pas vos idées sur le plan d'équipement de la montagne, parce que, d'abord, il ignore toutes les montagnes françaises, sauf les Alpes, pourtant bien favorisées par la nature, la situation géographique et les bontés gouvernementales passées, présentes, et, je le vois, futures.

Cette anomalie est due, à mon avis, à la composition paradoxale du comité supérieur de la montagne dont tous les membres sont alpins, sauf un seul, pyrénéen égaré, qui y siège ès-qualité de président de la fédération française de ski.

Le projet de création du grand ensemble, dit des « Trois vallées », semble émaner d'esprits purement idéalistes. Comment peut-on, logiquement, imaginer la construction de 18.000 chambres d'hôtel à 1.800 mètres d'altitude, dans un lieu désertique à ce jour ?

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Monsieur Pérus, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Pierre Pérus. Non, monsieur Laurin. J'ai déjà permis à M. le rapporteur spécial de m'interrompre, et mon temps de parole est limité.

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Mais je suis rapporteur pour avis.

M. Pierre Pérus. Je le sais.

Comment imaginer que ces réalisations présenteront jamais un commencement de rentabilité, sachant qu'elles ne seront utilisables, dans leur totalité, que durant une très courte période d'hiver et jamais, croyez-moi, durant l'été, sinon par quelques colonies d'enfants que leurs familles ne conduisent pas en d'autres lieux.

M. Jean Delachenal. C'est inexact.

M. Pierre Pérus. Ne vous semble-t-il pas plus logique et plus conforme à l'intérêt général d'équiper pour les sports d'hiver les régions déshéritées du centre et du sud-ouest de la France ?

Peut-être les normes établies *pro domo* par les membres du comité supérieur de la montagne ne seraient-elles pas satisfaites intégralement ? Au moins sauverait-on de la ruine certaines stations thermales d'Auvergne et des Pyrénées, situées à 1.000 mètres d'altitude, d'accès facile, déjà équipées en hôtels suffisants et qui, de surcroît, serviraient toute la clientèle sportive du sud de la Loire, et même une partie de celle de Paris ?

Les stations auxquelles je songe doubleraient leur saison thermale d'été d'une saison sportive d'hiver. Elles retrouveraient ainsi le lustre de leur récent passé. Elles seraient utiles à la jeunesse de vastes provinces éloignées des champs de neige alpestres. Elles fixeraient leurs habitants.

Vous ayant exprimé, pour mémoire, notre vif désir de voir la rentrée scolaire fixée au 1er octobre, j'en ai terminé avec les quelques observations que j'avais à vous proposer au sujet du thermalisme, du tourisme et du climatisme français.

J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien les prendre en considération. Vous rendrez ainsi, j'en suis convaincu, un service signalé à un grand secteur de l'activité nationale et au pays tout entier. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Palmero.

M. Francis Palmero. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget qui nous est soumis ne permet pas, à mon sens, d'obtenir une vue d'ensemble et à longue portée de notre avenir routier dans la nouvelle contexture européenne où la synchronisation et la coordination des différents réseaux nationaux me paraissent s'imposer pour des buts économiques évidents.

Afin que le traité du Marché commun trouve son plein effet, tous les obstacles aux échanges doivent être éliminés. En premier lieu, les frontières naturelles ou administratives devront donc faire place à une nouvelle géographie car six pays s'ouvriront désormais pour un seul et même marché. Les cloisonnements

actuels des réseaux respectifs, leur centralisation nationale devront faire place à de nouveaux axes communautaires, nécessaires également à une nouvelle politique des transports, car le réseau européen doit collecter tous les trafics actuels et surtout le trafic touristique.

A mon avis, c'est à ce dernier titre qu'il est capital pour le pays. En effet, alors que le transport des marchandises se fait vers des lieux toujours déterminés, vers des lieux industriels notamment, et présente en quelque sorte un caractère obligatoire, le trafic touristique, lui, est essentiellement itinérant et facultatif. Les régions touristiques françaises sont les plus éloignées des frontières extérieures de l'Est et du Nord du Marché commun et cet inconvénient peut, à défaut de voies rapides, détourner la clientèle vers d'autres pays.

C'est ainsi que les Italiens ont lancé récemment une campagne publicitaire dans les journaux parisiens en faveur de la nouvelle autoroute Turin-vallée d'Aoste sur le thème : technique parfaite et extraordinaires beautés naturelles, démontrant ainsi que l'utile et l'agréable sont connexes. Or, chacun le sait, si nous avons les beautés naturelles, notre réseau d'autoroutes est encore insignifiant.

Nous aimerions donc savoir si les projets du ministère des travaux publics concordent avec ces impératifs, s'ils ont été classés par priorité d'ordre européen et, également, si un financement international par la banque européenne d'investissement peut être envisagé pour activer leur réalisation.

Le simple raccordement des réseaux nationaux actuels ne paraît pas suppléer chez nous la nécessité de nouvelles routes pour qu'en divers points de ses confins, la France devienne la plaque tournante des routes européennes. Cela est d'ailleurs aussi vrai pour le réseau ferroviaire. Les nouvelles artères permettront en outre de résoudre, en France, une contradiction fondamentale, celle des véhicules toujours plus rapides et de la circulation toujours plus lente.

Plus opportunément, le ministre des travaux publics est aussi celui du tourisme, ce qui lui permet de connaître les maux et de disposer des remèdes.

Jusqu'à présent, la route du soleil et de la Méditerranée la plus commode pour les Anglais et les Européens du Nord passait par la vallée du Rhône ou les châteaux de la Loire et enfin la côte d'Azur.

Or les travaux gigantesques réalisés en Suisse et en Italie tournent notre dispositif, et la colonne vertébrale du système routier européen sera, à n'en plus douter, la déjà célèbre autoroute du Soleil, longue de 738 kilomètres, dont près de 300 sont déjà ouverts depuis plus d'un an au trafic entre Milan-Bologne et Naples-Capoue. La portion Bologne-Florence traversant les Appennins, comportant 69 viaducs ou ponts et 48 tunnels, soit 27 kilomètres d'ouvrages d'art sur une distance de 87 kilomètres, est en voie d'achèvement. Du Sud au Nord de l'Italie, on pourra rouler à 160 kilomètres à l'heure sur deux chaussées parallèles de 7,50 m de largeur.

Nous n'avons rien de tel à opposer. La jonction avec la France pourra encore se faire heureusement par le tunnel du mont Blanc ou par Bâle, à condition que sur le territoire français les accès routiers aux points de passage soient aménagés selon les mêmes caractéristiques. A défaut, c'est l'itinéraire allemand qui sera préféré pour aller vers le Nord.

En tout état de cause, c'est déjà tout le Sud-Est de la France, la vallée du Rhône, les Alpes, le Dauphiné et la Provence qui se trouveront désormais à l'écart du grand et principal itinéraire si la voie traditionnelle et même historique de pénétration vers l'Italie par le rivage méditerranéen n'est pas aménagée.

Dans l'affirmative, et pour le mieux, pourrions-nous, alors, fournir l'itinéraire de l'aller ou du retour. Sinon, tout risque d'être perdu.

La carte des grands axes routiers de la Communauté fait apparaître, en même temps que nos insuffisances, la convergence vers l'Italie, par le Nord plutôt que par l'Ouest, puisque l'on compte quatre routes : Modane—Turin, Genève—Turin, Zurich—Milan, Insbruk—Milan, contre une seule route sur le littoral méditerranéen.

Il en est d'ailleurs de même pour les voies ferrées où quatre axes : Chambéry—Turin, Vallorbe—Milan, Zurich—Milan, Insbruk—Milan, ne peuvent être compensés par la seule liaison Marseille—Vintimille—Gênes, d'ailleurs à voie unique sur le parcours italien.

A ce propos, nous aimerions connaître le planning des travaux d'électrification entre Marseille et Menton. Quand commenceront-ils ? Quand seront-ils finis ? Dans quel ordre et dans quel sens seront-ils réalisés ?

Notre seule chance réside donc dans l'aménagement des itinéraires classiques du Sud-Est et de nouvelles percées des Alpes entre la France et l'Italie. Entre le tunnel du mont Blanc et le col de Tende il n'existera aucun point de passage en toutes saisons des Alpes franco-italiennes, alors qu'entre la Suisse, l'Autriche et l'Italie, la barrière naturelle des Alpes est percée au grand Saint-Bernard, que la route du Brenner doit être élargie et le tunnel du Ziller réalisé, sans compter le tunnel pour oléoduc du petit Saint-Bernard.

Dans le Sud-Est, il existe deux jonctions : la voie littorale, ancienne voie romaine succédant à la voie hérakléenne, et le col de Tende.

La voie littorale entre Vintimille et Menton sera doublée par une route de bord de mer. Les travaux sont en cours en Italie et débuteront incessamment en France, car nous savons que vous avez bien voulu en prévoir le financement.

On peut donc espérer, dans moins de deux ans, une amélioration des temps de passage à la frontière du pont Saint-Louis qui, en période de pointe, dépassent encore trois heures, cette attente étant imputable beaucoup moins aux formalités de douane et de police qu'à l'exiguïté des lieux actuels.

Mais le problème ne sera réglé véritablement que lorsque se rejoindront à la frontière les autoroutes françaises et italiennes. Or, vos propositions ne prévoient, dans ce secteur, qu'un réseau de premier ordre. Cela ne me paraît pas coïncider avec les dernières propositions du service des ponts et chaussées. Dans ces conditions, l'autoroute Esterel-Côte d'Azur ne peut avoir qu'un caractère local, facilitant les relations entre deux départements voisins. Elle ne pourra s'intégrer dans le réseau international que lorsqu'elle traversera Nice et rejoindra Menton, pour se joindre à l'autostrade des Fleurs que les Italiens prévoient d'ailleurs à deux chaussées pour prolonger celui de Gênes-Savone vers la frontière française.

A ce sujet, j'ai été surpris trop souvent de constater que les cloisons sont étanches entre les services techniques des deux pays, alors qu'il est indispensable que chacun connaisse les projets du voisin pour établir ses propres projets.

Vers le Nord, la liaison Piémont-Côte d'Azur se confond partiellement avec celle du Piémont à la Riviéra italienne, c'est dire que l'existant a déjà un caractère européen.

Sur cet axe, des décisions s'imposent, toutes liées au sort de la voie ferrée Nice-Coni. Vos propositions budgétaires sont cependant encore muettes à ce sujet, alors que, redemandée chaque année par le conseil général, par toutes les assemblées élues et par tous les organismes économiques, cette reconstruction est toujours retardée. Le Gouvernement doit maintenant prendre une décision.

La reconstruction, promise dès 1945 aux populations locales, notamment à celles de Tende et de la Brigue, rattachées à la France après le référendum de 1947, n'a toujours pas été réalisée. Celles-ci sont toujours privées de liaison normale avec leur chef-lieu français, alors qu'elles sont mieux reliées avec les villes italiennes.

Le ministre des travaux publics, lui-même, en 1947, a promis cette reconstruction. Un capital de plus de 50 milliards de francs anciens se détériore au fil des ans alors que cette ligne a exigé vingt ans de travaux et n'a fonctionné que douze ans, par suite des hostilités. Elle est considérée par ses ouvrages d'art comme un succès de la technique ferroviaire, et le parcours français, long actuellement de 75 kilomètres, ne compte pas moins de 45 tunnels et viaducs d'une longueur totale de 23 kilomètres.

Les travaux consistent surtout à réparer 5 tunnels et 8 ponts, soit une dépense de l'ordre de deux milliards d'anciens francs, pour redonner vie à ce capital et par là même à toute une région qui en dépend. Je souligne le fait qu'il s'agit de destructions de guerre et qu'elles doivent logiquement être réparées au titre des dommages de guerre.

Il faut avoir la volonté, quinze ans après, de fixer le destin de cette ligne et de dire — s'il y a lieu, mais j'en doute car les marchandises s'accumulent dans les gares de Vintimille et de Modane — aux populations que la parole de la France a été tenue en échec par des considérations techniques et financières.

Le moment est venu, monsieur le ministre, de faire connaître vos intentions à ce sujet et de préciser notamment si la France entend donner suite à la demande de la société d'économie mixte italienne constituée par la Chambre de Commerce de Coni qui se propose de faire les frais de la reconstruction de la ligne, même en territoire français. La S. N. C. F. a été autorisée par vos soins, et je vous en remercie, à engager des pourparlers techniques à ce sujet.

Les populations aimeraient connaître les résultats de ces entretiens et les perspectives d'avenir.

Cette ligne s'inscrit tout naturellement dans le réseau ferré européen. Si, malgré cela, elle était abandonnée, ce serait une faute et une erreur d'autant plus regrettables que la jonction routière entre Nice et Turin est toujours difficile et qu'elle

appelle au moins que soient comblées les brèches ouvertes sur la route nationale 204, itinéraire international venu en territoire français à la suite du traité de paix avec l'Italie et encore partiellement à voie unique et dangereuse. Il ne s'agit que d'une dépense de 670.000 nouveaux francs sur laquelle une première tranche de 230.000 francs a été accordée l'année dernière.

Il est surprenant que ces travaux élémentaires n'aient pu être réalisés en quinze années alors que, ne serait-ce qu'à titre psychologique, ils auraient dû être immédiatement entrepris, dès le transfert de souveraineté.

Enfin, monsieur le ministre, sur le plan général, connaissant les difficultés sans cesse accrues des budgets communaux, je m'inquiète de vos intentions de leur faire supporter, à raison de 50 p. 100, les travaux sur routes nationales au sortir des agglomérations. Déjà, ils interviennent notamment pour les trottoirs et les plantations d'alignement, mais je doute que les petites villes, les villes industrielles, villes-frontières ou nœuds routiers qui exigent de grands travaux de cet ordre puissent faire cet effort financier qui leur est vraiment démesuré.

Telles sont les observations que je tenais à vous soumettre pour que les programmes routiers et ferroviaires s'inspirent des nécessités économiques des départements du Sud-Est en particulier, mais s'inspirent surtout des besoins du tourisme français en général. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Lombard. (*Applaudissements.*)

M. Georges Lombard. Mes chers collègues, qui dit tourisme dit avant tout hôtel puisque aussi bien, comme nos rapporteurs l'ont fait remarquer, l'hôtellerie représente à elle seule 30 p. 100 des dépenses en devises faites par les touristes étrangers. Qui dit tourisme dit également équipement de nos stations, efforts à réaliser pour les rendre attractives, agréables, pour obtenir que les gens qui y viennent y séjournent longtemps et surtout désirent y revenir.

Or, qu'il s'agisse des hôtels — et je veux attirer votre attention, monsieur le ministre, sur les hôtels petits et moyens de nos stations balnéaires — ou qu'il s'agisse de l'équipement général, il est certain — je demande à MM. les rapporteurs de m'en excuser — que malgré les chiffres brillants qui nous ont été donnés, la situation n'est pas aussi favorable qu'on pourrait l'espérer.

Si l'on prend d'abord le problème de l'hôtellerie, on est dans l'obligation de constater que malgré l'effort réalisé pour la modernisation de celle-ci, cette modernisation reste, c'est le moins qu'on puisse dire, très largement insuffisante.

Nos hôtels, sauf dans certaines régions, hélas peu nombreuses, sont vieux, propres, souvent rafistolés, ils n'en demeurent pas moins, malgré les étoiles accordées souvent trop généreusement, monsieur le ministre, démunis d'un confort que l'on pourrait appeler de classe nationale ou internationale.

Les mesures projetées ou prises par vous, pour faciliter les investissements, devant permettre la modernisation des hôtels ou des constructions neuves se révèlent donc insuffisantes, ce qui n'étonnera pas ceux, dont vous êtes, qui savent que pour le plus grand nombre d'hôteliers le problème n'est pas de savoir s'ils feront des transformations ou des travaux d'entretien mais s'ils réussiront simplement à tenir. Car, nous en sommes là, avec tout ce que cela implique en particulier pour les régions côtières qui vivent du tourisme et où le chômage grandit dès qu'un établissement ferme ses portes.

La raison de cette situation, vous la connaissez bien, monsieur le ministre, comme la connaît votre collègue M. le ministre des finances. Elle tient aux conditions du travail des hôtels de saison qui, en deux ou trois mois, doivent faire suffisamment d'affaires pour faire face aux nécessités d'une législation fiscale qui aboutit à rendre trop lourdes les charges des hôtels.

La vérité est qu'il n'y a plus aucune commune mesure entre les sommes investies, le travail fourni, les frais d'entretien d'une part et le bénéfice de l'exploitation d'autre part. Le résultat ? C'est, par exemple, dans une grande ville de l'Ouest, une administration d'Etat envisageant l'achat d'un hôtel de quatre étoiles, véritable palace reconstruit à la suite de la guerre pour en faire... autre chose qu'un hôtel, ce qui en passant est pour le moins paradoxal, surtout dans une période d'austérité et compte tenu que l'Etat, bon prince, a aidé à le reconstruire par le moyen de dommages de guerre ; c'est aussi 12 hôtels sur 14 disparaissant par exemple à Primel-Tregastel en 20 ans, l'un des deux derniers qui restent étant au surplus en vente; c'est, à Carantec, un hôtel en passe de se transformer en colonie de vacances; c'est la fermeture en quelques années sur la côte sud de vieux établissements de bonne classe. J'arrête là mes exemples. Ils intéressent tout mon département. Ils permettent de dire qu'il est temps de s'attaquer, enfin, à la cause du mal, car ce qui se passe dans le Finistère se passe ailleurs, et ce ne sont pas les mesures dont je vous félicite pourtant, qui ont été prises, qui permettront de remédier à cet état de choses.

Pour renverser la situation actuelle, il est nécessaire, et nous sommes décidés à vous aider, que le ministère des finances se rende compte que, s'agissant d'une industrie particulière, quant à la place qui lui est nécessaire, quant au nombre des personnes qu'elle occupe et quant à la durée de la saison, des aménagements doivent être apportés à la législation fiscale qui la concerne.

J'avoue qu'il me serait agréable de connaître les projets du Gouvernement à ce sujet. Je considère, en effet, que pour certaines de nos provinces, il y a là une question vitale. Tous les efforts qui pourraient être faits pour les sports nautiques, l'installation des plages, et j'en passe, se révéleraient sans effet si le support numéro un du tourisme, l'hôtel, devait être réduit à l'état de souvenir.

Cela m'amène à ma deuxième observation, car qui dit tourisme dit aussi équipement général.

Nos rapporteurs en ont parlé, votre budget en fait mention. Il est certain, je tiens à le souligner, qu'un effort a eu lieu. Permettez-moi de m'en réjouir, de vous en féliciter personnellement et aussi de vous présenter deux observations. La première est une réclamation, la deuxième une suggestion.

La réclamation d'abord. Il serait bon que, par priorité, le ministre du tourisme saisisse son collègue des travaux publics — je suis persuadé que c'est déjà fait (*Sourires*) — de la question de la protection de nos plages souillées de plus en plus par le mazout des pétroliers qui ne dégazent pas dans les stations de dégazage construites à cet effet, car avant de faire de l'équipement il faut surtout assurer la propreté. (*Applaudissements à droite et sur plusieurs bancs.*)

Ma suggestion tend à attirer votre attention sur la nécessité de voir nos stations balnéaires bénéficier de saisons plus longues. Il y a un moyen, semble-t-il : il est offert par nos centres nautiques.

Je voudrais, monsieur le ministre, m'y arrêter une seconde. Mon département à lui seul en compte, en effet, une quinzaine, qui mériteraient comme tous les autres centres nautiques de France d'être aidés non seulement au moment de leur constitution, mais aussi après, car ils pourraient permettre, dans la mesure où ils seraient susceptibles de vivre, de faire démarrer la saison touristique à partir de Pâques.

Monsieur le ministre, après un autre de mes collègues qui a saisi M. le ministre de l'éducation nationale de ce problème, je voudrais vous poser une question : ne croyez-vous pas, concernant ces centres nautiques, que vous pourriez décider ou inciter certains de vos collègues à décider la création de bourses de mer comme on a créé des bourses de neige ?

Il est certain, en effet, qu'en ce qui concerne par exemple la Bretagne, le problème n'est pas — contrairement à ce qui constitue, tout au moins je le pense, la thèse officielle de votre Gouvernement — de prolonger la saison, mais bien au contraire, de l'avancer. Il y a des régions où il fait bon passer des vacances à certaines périodes parce que les jours sont plus longs et que l'été est plus chaud. Je voudrais, monsieur le ministre, que vous pensiez à ce problème.

Les ciels de France sont parmi les plus beaux, les montagnes de notre pays, les côtes marines, les campagnes que nous possédons nous sont enviées ; elles justifient certainement les visites que nous recevons plus que les efforts que nous faisons pour retenir le plus longtemps possible et faire revenir les visiteurs qui nous font l'honneur de venir chez nous.

Alors, monsieur le ministre, je vous dis : que l'on prenne garde, de ne pas laisser disparaître nos hôtels ; que l'on prenne garde de négliger notre équipement général touristique. Dans ce monde, où la distance ne compte plus, nous risquerions de ne plus connaître que des visiteurs d'un instant avec tout ce que cela implique de pertes, non seulement pour eux — et je suis le premier à dire qu'ils perdraient beaucoup — mais également pour nous.

C'est parce que je connais votre volonté, que je sais le travail que vous avez effectué au poste où vous êtes, que j'ai voulu appeler votre attention, afin que vous sachiez, monsieur le ministre, qu'il existe, comme je le disais il y a un instant dans cette Assemblée, des hommes qui sont prêts à vous aider à faire triompher enfin — et je crois que le mot « enfin » s'impose parce qu'on en parle depuis des années — à faire triompher enfin une véritable politique touristique qui serait non seulement neuve mais aussi raisonnable. (*Applaudissements à droite et sur certains bancs au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Laurin.

M. René-Georges Laurin. Mes chers collègues, je me suis fait inscrire dans la discussion générale afin de pouvoir présenter certaines observations, non plus en tant que rapporteur mais à titre personnel.

Je ne savais pas, au moment où je me suis fait inscrire, que j'aurais l'occasion de prononcer des paroles désagréables. Je veux faire allusion à la demande d'interruption que j'ai faite à M. Perus qui, je l'espère, est présent et qui n'a pas eu la courtoisie de me permettre de l'interrompre.

M. Pascal Arrighi. Il n'est pas présent.

M. René-Georges Laurin. Il est dommage qu'il ne soit pas présent, mais il pourra lire mon propos au *Journal officiel*.

Sur les deux problèmes qu'il a évoqués, M. Perus a commis deux erreurs fondamentales.

La première est une erreur politique. Il me paraît curieux, alors que la France fait le maximum d'efforts pour assurer la détente, pour faire cesser la guerre froide et pour faire en sorte qu'il n'y ait plus jamais de guerre, qu'un parlementaire puisse contester l'action bénéfique du tourisme — qui est précisément une des armes de la paix — et affirmer qu'il n'y a pas de place pour un bureau de tourisme français dans l'un des plus grands pays du monde, l'Union soviétique.

M. Michel Crucis. Ce n'est pas le problème !

M. René-Georges Laurin. Que notre collègue me permette de lui dire que, sur le plan essentiellement français, moi, qui n'ai pas la même position politique que M. Ebrard et qui suis, précisément, suspect, à l'inverse de M. Ebrard, de soutenir le Gouvernement, je félicite ce Gouvernement qui a su marquer, par la création d'un bureau français de tourisme à Moscou, le sens qu'il attache à l'arme pacifique que représentent le tourisme, l'union des peuples et les échanges. (*Interruptions à droite.*)

Je crois que chacun doit avoir la franchise de ses opinions et qu'il vaut mieux créer des bureaux de tourisme plutôt que de créer des armements nouveaux. (*Rires et exclamations à droite.*)

Plusieurs voix à droite. Et la force de frappe !

M. René-Georges Laurin. Ce sentiment devrait, me semble-t-il, réaliser l'unanimité de l'Assemblée (*Applaudissements sur de nombreux bancs*) ; je crois pouvoir parler ainsi, bien que je sois partisan de la force de frappe. (*Exclamations et rires à droite.*)

Je dis maintenant à M. Perus que sa deuxième erreur est même une faute. En effet, en parlant de la troisième vallée, il a cru dire quelque chose de déplaisant au rapporteur spécial et au rapporteur pour avis. Je voudrais lui dire simplement d'abord qu'il aurait été bien inspiré en lisant ce qui figure dans le rapport de la commission des finances à la page 27. Cela lui aurait évité des erreurs grossières. (*Interruptions à droite.*)

S'il l'avait lu, il aurait vu que le problème de la troisième vallée devait être envisagé et résolu au moyen de capitaux privés. A la suite de certaines attitudes nouvelles de capitaux privés, la caisse des dépôts et consignations a pris le relais et a estimé — à la suite précisément des remarques des commissaires spécialisés — que ce projet était à la fois trop ambitieux et insuffisamment rentable et qu'il fallait, pour l'instant, le réaliser par tranches, ce qui, pour le moment, permet de faire 2.000 chambres sur les 18.000 envisagées.

Si M. Perus avait pris soin de lire le rapport il n'aurait pas commis cette erreur.

M. Michel Crucis. Ce propos est désobligeant !

M. René-Georges Laurin. Peut-être, mais la vérité est toujours bonne à dire, mon cher collègue.

Mais je veux oublier qu'il me serait aisé de répondre à ce que je pourrais considérer comme un fait personnel, encore que ce qui a été dit ait été aussi désagréable pour le rapporteur au fond que pour le rapporteur pour avis, puisque si l'on considère maintenant que des bureaux de tourisme peuvent s'ouvrir dans les villes étrangères pour permettre à certains de s'y rendre, on serait mal venu de m'adresser un tel reproche, car pour ma part je ne me suis jamais rendu dans aucun pays pour accomplir quelque mission que ce soit.

M. Michel Crucis. C'est une erreur.

M. René-Georges Laurin. C'est possible, en tout cas je ne m'y suis pas rendu.

Je voudrais maintenant, monsieur le ministre, vous dire quelques mots en ma qualité de député du Var et sur le problème des routes puisque, aussi bien, cette discussion générale a confondu tous les sujets.

Vous connaissez la grande tristesse des routes du Var.

A droite. Il n'y a pas que le Var, en France !

M. René-Georges Laurin. Vous savez que nous recevons tous les ans des millions de touristes ; des centaines de milliers de voitures circulent sur des routes qui sont dans un état pitoyable, qu'il s'agisse de la route nationale qui mène de Manosque à Hyères, ou de l'épineux problème de la sortie Est de la ville de Toulon, la route de Toulon au Luc, ou de ce que je n'ose pas qualifier de route de la forêt du Dom, qui est la route de l'intérieur, ou de la route du bord de mer ou de la corniche varoise dont on parle beaucoup, mais qui se réalise avec une lenteur telle que nous ne pouvons vraiment constater aucune avance...

M. Pascal Arrighi. Chaque département a son problème des routes.

M. René-Georges Laurin. Certes, monsieur Arrighi, chaque département est dans cet état et singulièrement le vôtre. Mais le devoir des députés au moment de la discussion budgétaire — comme vous l'avez fait si justement ce matin en m'interrompant, ce que je vous ai permis de faire — est d'informer le ministre du mécontentement des populations.

M. Pascal Arrighi. C'est vrai.

M. René-Georges Laurin. C'est ce que je fais.

Cela, monsieur le ministre, ne peut plus durer et je me suis permis de vous dire en particulier ce que j'en pensais.

Alors que l'on prévoit près de 250 millions de possibilités — nous reviendrons sur le problème des crédits du fonds routier — il n'est pas concevable que vos services n'accordent même pas 15 p. 100 au département du Var. Il est impossible de trouver un fondement logique à une telle injustice. (*Interruptions à droite.*)

M. Michel Crucis. Mais 15 p. 100 c'est énorme !

M. René-Georges Laurin. Il ne s'agit pas, mes chers collègues, de 250 millions pour l'ensemble français, mais de 250 millions prévus pour le département du Var et dont nous ne recevons que 15 p. 100.

Vous savez aussi, monsieur le ministre, que les malheureux événements de Malpasset ont retardé l'ouverture définitive de l'autoroute Fréjus-Cannes. Il est question — et j'aimerais avoir à cet égard des apaisements — que la bretelle qui doit relier Fréjus et Saint-Raphaël ne se fasse pas immédiatement. Autant les populations ont accepté avec enthousiasme la création de cet axe routier qui permettra d'éviter tous les lacets entre les Alpes-Maritimes et le Var, autant il est difficile à ces mêmes populations qui vivent en grande partie du tourisme — et surtout celles qui ont subi le malheur que l'on sait — d'admettre qu'il n'y aura pas d'accès possible sur Fréjus et Saint-Raphaël. Nous voudrions, monsieur le ministre, que la bretelle de l'autoroute soit construite immédiatement.

La conséquence logique de la restriction de vos crédits est que sur le plan départemental bien des travaux ne pourront pas être entrepris et je vous demanderai de reconsidérer ce problème des routes. Vous avez, d'ailleurs, bien voulu me promettre de le revoir.

En ce qui concerne le tourisme, la brièveté de l'exposé de mon rapport pour avis de ce matin ne m'a pas permis de donner mon sentiment profond sur quelques problèmes, en particulier sur les syndicats d'initiative, pour lesquels, monsieur le ministre, un effort important doit être accompli — je n'ai pas pu le dire ce matin. Vous l'avez déjà entrepris mais il faudrait arriver à la normalisation de l'action des syndicats d'initiative et à la concentration de certains de leurs intérêts et activités.

Il faudrait également — je m'exprime ès qualités de rapporteur, la commission m'ayant demandé d'appeler votre attention sur ce point — que les offices municipaux, qui en certains cas se sont substitués aux syndicats d'initiative, puissent être aidés dans la même proportion que ceux-ci.

J'appelle également votre attention sur le problème des agences de voyage. A ce sujet nous sommes très en retard sur l'étranger et nous évoluons dans une anarchie évidente. Trop de petites agences sans efficacité vivotent au jour le jour, et les agences importantes ne sont pas dotées de moyens assez grands face aux grandes agences étrangères. Des avantages devraient

leur être accordés pour leur permettre de concurrencer valablement celles-ci.

Enfin, le dernier problème sur lequel j'avais appelé votre attention ce matin est celui de l'hôtellerie, sur lequel je ne peux que marquer mon accord avec ce que vient de dire notre collègue, maire de Brest. Monsieur le ministre — au-delà de votre personne, c'est au Gouvernement que je m'adresse et surtout au ministre des finances — l'hôtellerie se meurt. Il existe de mauvais hôteliers, ainsi que je l'ai signalé ce matin, comme c'était mon devoir, mais surtout une mauvaise, une très mauvaise législation régit les hôtels et le régime fiscal ne permet pas à certains établissements de demeurer ouverts. (*Applaudissements à droite.*)

On l'a dit déjà et je m'excuse de répéter un lieu commun, mais l'Assemblée est à cet égard unanime. Tous nos collègues, quel que soit leur groupe, demandent que l'hôtellerie française soit sauvée. De nouvelles mesures fiscales doivent le permettre dans le cadre des réformes dont le Gouvernement se propose de demander le vote à l'Assemblée. Nous vous demanderons alors, monsieur le ministre, que le sort de l'hôtellerie ne soit pas oublié.

Ma conclusion, qui n'est pas seulement personnelle, car elle est aussi celle de la commission, est que nous sommes très ennuyés, monsieur le ministre, de l'atmosphère dans laquelle se déroulent les rapports du commissariat au tourisme et de vos services avec le Parlement. Il semble — je me fais l'écho de l'unanimité de la commission — que vos collaborateurs, notamment ceux qui sont spécialement par vous chargés de ces questions, devraient associer davantage les parlementaires, non seulement à l'élaboration, à la planification, mais encore à la propagande du tourisme. Des liens étroits unissaient la commission, en particulier, et les services administratifs du tourisme. Or ces liens n'existent plus. S'ils existent à titre personnel sur le plan humain, entre le Haut commissaire et certains de ses collaborateurs, d'une part, et les rapporteurs, d'autre part, il n'y a plus de lien entre les organismes.

La commission unanime m'a prié de vous demander que des instructions soient données pour que la politique du tourisme soit élaborée avec l'accord des parlementaires et en union avec les rapporteurs au fond et les rapporteurs pour avis, afin que vous puissiez — je suis certain que vous le pourrez — unir le Parlement et le Gouvernement dans une œuvre commune à tous, la réussite du tourisme français. (*Applaudissements.*)

M. Pierre Pérus. Je demande la parole pour un rappel au règlement. Car tout à l'heure, alors que j'étais absent...

M. le président. Est-ce bien pour un rappel au règlement que vous demandez la parole, monsieur Perus ? (*Sourires.*)

Si c'est pour un fait personnel, je ne pourrai vous la donner qu'à la fin de la séance.

M. Pierre Perus. Je vous remercie, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Courant.

M. Pierre Courant. Monsieur le ministre, vous le devinez, c'est des ports maritimes que je vais vous entretenir. (*Sourires.*)

On en a déjà parlé excellemment et les rapporteurs ont évoqué leur sort ; il y a un instant, l'un d'eux a même bien voulu parler du port du Havre, ce dont je lui suis reconnaissant.

En fait, ceux qui comme moi ont visité les ports de la mer du Nord et de la Manche au cours de ces derniers mois avec l'Association des grands ports, ont été très étonnés, en visitant Anvers et Rotterdam, de constater la différence d'échelle entre les ports français et ceux des deux pays voisins du Benelux. Nous possédons sur la façade nord trois grands ports, ceux du Havre, de Rouen et de Dunkerque. En fait, nous n'avons pas de très grands ports alors que nos voisins en ont.

Monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur ce point au moment où vous allez élaborer le troisième plan d'équipement, le plan intérimaire. Il est bien clair que la doctrine officielle concentre l'effort sur les grands ports. Tout en reconnaissant vos efforts, qu'il me soit permis, monsieur le ministre, de constater que dans le dernier plan le port du Havre n'a pas été très favorisé ; j'irai jusqu'à dire — vous m'en excuserez — que l'importance des crédits accordés n'était pas conforme à la doctrine fondamentale du Gouvernement.

Or il existe des besoins incontestables. On a constaté que le trafic du port du Havre n'avait presque pas baissé malgré le déficit enregistré dans le domaine du charbon. Ce port dispose d'un trafic virtuel que l'on pourrait utiliser si l'on disposait d'installations plus importantes.

Vous avez bien voulu inscrire au plan le commencement des travaux de reconstitution du quai de Pondichéry. Il n'est pas mauvais de dire qu'alors que la reconstruction immobilière va se terminer dans toutes ses phases et sous tous ses aspects, la reconstitution des ports est en retard puisque celle du quai de Pondichéry n'est pas encore entreprise, qu'il ne sera procédé encore qu'à des travaux de déblaiement.

La nécessité d'autres travaux a été mentionnée par l'un des rapporteurs. Le port pétrolier est insuffisant et l'on ne peut, faute de place, installer de nouveaux réservoirs de pétrole. Un programme d'extension du port du Havre est donc indispensable.

Je me borne à vous demander, monsieur le ministre — ce sera ma conclusion — de ne pas oublier, lorsque vous préparerez le troisième plan général d'équipement, ces réalisations d'intérêt non pas régional mais national puisqu'il s'agit d'un grand port national français. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Ehm.

M. Albert Ehm. Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans les rapports et les suggestions relatives au tourisme qui viennent de vous être exposés, d'excellentes choses ont été dites, surtout en ce qui concerne la crise dont souffre l'industrie hôtelière et la situation souvent précaire de nos stations thermales qui, elles aussi, sur le plan de leur modernisation et de leur présentation, auraient souvent besoin d'une cure de rajeunissement. (*Sourires.*)

On ne peut trop souligner que le tourisme constitue sur le plan de l'économie nationale une industrie essentielle qui ne doit pas être faite de propagande et d'accueil, mais surtout devenir rentable pour le pays.

Pour parvenir à ce but, il faut créer et développer une véritable politique du tourisme comme c'est le cas dans d'autres pays, l'Italie, par exemple.

On peut, comme première initiative à ce sujet, tenir pour salutaire le décret du 19 juin 1959 qui a transformé la direction générale du tourisme en un commissariat général, créé un comité interministériel et confié au conseil supérieur du tourisme le soin de jeter les bases d'une nouvelle politique touristique.

Mais comme en bien d'autres domaines, l'efficacité de telles réformes ne se manifestera que par les divers décrets d'application qui devront en préciser la portée pratique et donner de nouvelles orientations.

C'est sur certaines de ces orientations que je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre.

Tout d'abord, constatons que rien, au cours de ces dernières années ne s'est développé autant que le tourisme. Son développement rapide est dû à la vitesse, aux possibilités accrues des communications, comme à une élévation du niveau de vie qui se généralise parmi de nombreux peuples, et au désir de voyager, de connaître ce qui se passe loin de la résidence quotidienne.

Pour résoudre le problème posé par cette évolution, les solutions ne sont pas toujours simples car les touristes deviennent exigeants et souvent les capacités d'hébergement ne sont pas ce qu'ils voudraient. La qualité de l'accueil et l'équipement sont parfois bien déconcertants, et le sourire charmant d'une hôtesse n'efface pas toujours le souvenir des traditionnelles surprises de l'hébergement ou de la note à payer. (*Sourires.*)

Il est normal que rares soient les pays où des particuliers puissent, avec leurs ressources propres, se permettre de construire de nouveaux hôtels ou moderniser ceux qui, désormais trop anciens ou démodés, ne répondent plus aux exigences actuelles du tourisme.

Malgré l'aide du Crédit hôtelier, malgré les équipements collectifs que l'on semble favoriser, un certain nombre de mesures urgentes sont à prendre sur lesquelles je voudrais, monsieur le ministre, attirer votre attention.

D'abord si l'on veut sauver, rajeunir et soutenir l'industrie hôtelière, il est nécessaire d'augmenter la durée des emprunts, ne serait-ce que par une élévation du plafond de quinze à vingt-cinq ans, car les prêts sont trop courts et partant trop chers. Ils ne sont pas compatibles avec le volume d'affaires des exploi hôtelières.

Ensuite il convient d'alléger la parafiscalité, qui est trop lourde, beaucoup plus lourde que pour d'autres activités. Il convient d'éviter que les capitaux privés, qui n'hésitent pas à s'investir dans des entreprises industrielles, se refusent à le faire en matière d'hôtellerie parce que ces investissements ne sont pas pour le moment suffisamment rentables.

Surtout, il convient de favoriser la création de sociétés d'économie mixte, car en ce qui concerne le tourisme seule une collaboration entre le secteur privé et le secteur public, notamment les collectivités locales, favorisera le financement de nou-

velles constructions, stimulera certaines initiatives privées ou certains hôteliers réticents, comme elle permettra d'acheter de grands hôtels que des particuliers ne peuvent plus gérer et qui risquent d'être transformés en appartements ou affectés à d'autres destinations commerciales.

Je n'ignore pas que M. le ministre de l'intérieur, surtout M. le ministre des finances, sont très hésitants en ce qui concerne la création de ces sociétés, mais dans certaines régions, parce que le secteur privé manque de possibilités financières, seules de telles sociétés peuvent sauver le patrimoine et la renommée touristique de la France.

En deuxième lieu j'attire également votre attention, monsieur le ministre, sur la nécessité de susciter dans les écoles et dans les établissements scolaires ce que l'on appelle, avec raison, une conscience touristique. Dans bien des villes on considère le touriste comme un oiseau rare venant de pays magnifiques. Ailleurs le touriste est regardé exclusivement comme un « richard » auquel il convient de prendre le plus possible d'argent. Il est urgent que les enfants apprennent, en même temps que l'alphabet, à comprendre la nécessité, qui est de règle à travers le monde, qu'il faut voyager pour savoir. Ils sauront ainsi qu'il convient de respecter le touriste qui visite leur pays et ils feront plus tard l'impossible pour que celui-ci puisse visiter ce qu'il y a de plus intéressant, pour qu'il voyage sur des routes confortables et descende dans des hôtels accueillants.

J'en arrive à un dernier point, qui me semble capital, l'importance du tourisme social qui va de plus en plus renverser certaines notions traditionnelles de notre politique touristique presque uniquement axée sur la capacité d'hébergement, l'industrie hôtelière et les stations thermales.

Qui dit tourisme dit loisirs. Or une des tâches les plus importantes est de prendre de larges initiatives pour répondre aux aspirations vers un meilleur épanouissement personnel et vers une réelle promotion humaine, voulue non seulement par nos propres populations, mais aussi par ce flot toujours croissant d'être humains à la recherche de nouvelles possibilités et de nouveaux horizons.

Des milliers d'êtres humains, qui jusqu'à présent ne se déplaçaient pas ou vivaient en vase clos, chercheront de plus en plus à briser certaines servitudes quotidiennes, revendiqueront le droit de profiter de vrais loisirs, avec ce qu'ils comportent d'avantages, de santé, de culture ou de détente, rechercheront des régions dans lesquelles tout être humain pourra respirer cette bouffée d'air pur, de calme et de beauté si nécessaire au milieu des trépidations d'une vie moderne survoltée, dans lesquelles il retrouvera cette communion intérieure entre lui et la nature qui de tout temps a été son inspiratrice et une de ses plus belles raisons de vivre.

Des municipalités clairvoyantes et courageuses ont, d'ailleurs, su dégager des crédits en vue d'équiper leur région, par l'aménagement de terrains de camping, de piscines, de villages de vacances, de festivals culturels, dans le sens du tourisme moderne. De plus en plus, une véritable émulation s'est emparée de nombre de maires de petites et de grandes communes, et leurs efforts sont d'autant plus louables qu'ils se heurtent parfois à l'opposition de certains élus municipaux et d'une partie de la population qui persiste à croire que tout ce qui est dépensé en faveur de ces réalisations est gaspillage des deniers publics.

Nombreuses sont également les municipalités qui, par leur impulsion personnelle, ont, par la décoration florale des édifices publics, fait de leur commune un centre de beauté, et leur initiative a été approuvée par un large public.

Il reste cependant, dans ce domaine, toute une grande œuvre d'éducation à faire, œuvre à laquelle nous devons appeler le concours de toutes les puissances éducatrices, parents et maîtres d'école.

Je tiens à vous féliciter, monsieur le ministre, pour toutes les initiatives que vous avez prises à ce sujet, car depuis quelques années un réel effort a été fait par les communes et les particuliers pour donner à notre pays un aspect de plus en plus attrayant.

Or, il est apparu que certaines de ces villes qui attirent par leurs installations sociales et leurs manifestations florales ou culturelles un nombre toujours croissant de touristes et de visiteurs, ont sollicité leur classement en station de tourisme. Elles répondaient à toutes les conditions requises sur le plan de l'hygiène publique et des valeurs artistiques, mais le conseil supérieur du tourisme n'a pas cru devoir donner une suite favorable à leur demande parce que l'équipement hôtelier semblait se révéler insuffisant.

La France dispose à l'heure actuelle d'environ trois cents stations de tourisme classées. Ce chiffre ne répond plus à certaines réalités. Si la capacité hôtelière pouvait constituer autrefois une garantie pour le classement de certaines villes comme station touristique, ce n'est plus vrai de nos jours parce que la clientèle touristique devient de plus en plus une clientèle de passage, sans doute à la recherche des œuvres d'art et des sites, mais aussi de ce qui répond à ses aspirations et à ses exigences provoquées par l'évolution sociale du monde moderne. De grandes réalisations d'ordre scientifique, comme les grands barrages, connaissent aujourd'hui autant, sinon plus, de visiteurs et de touristes que certains musées et certaines richesses du passé.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, j'insiste auprès de vous pour que vous fassiez tout ce qui est en votre pouvoir auprès des membres du conseil supérieur du tourisme pour que le classement de certaines villes en stations de tourisme ne se fasse plus selon des conceptions surannées et dépassées, suivant un système de monopole accaparé par certaines villes privilégiées, mais conformément aux possibilités qu'offre une ville à tous ceux qui y trouvent santé, détente, repos et loisirs.

Si, par votre intervention personnelle, vous pouvez faire obtenir satisfaction à ces villes, ce sera pour elles une des plus belles récompenses pour leurs efforts et leurs sacrifices, et elles sauront toujours vous témoigner reconnaissance et gratitude. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Catalifaud. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche et au centre.*)

M. Albert Catalifaud. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je vous ai donné ce matin les conclusions les plus brutales qui puissent être. Je vais essayer de les commenter en appuyant sur certains points très précis de mon rapport. Mais je reviens d'abord sur l'article 4 de la loi de finances.

Alors que l'Assemblée nationale a repoussé le principe même de l'augmentation des taxes sur le trafic marchandises et sur le trafic fluvial, il serait inadmissible que le Gouvernement laisse la S. N. C. F. supporter seule cette augmentation de charges du transport ferroviaire, d'autant plus que cette hausse lui est imposée de façon autoritaire par la diminution du montant de la subvention qui devait lui être octroyée, diminution qui est de 270 millions de francs par rapport à 1960.

Cette diminution de subvention oblige le conseil d'administration de la S. N. C. F., en application de l'article 18 du décret du 31 août 1937, à proposer une augmentation des tarifs compensatrice.

Il n'est pas certain que le conseil d'administration acceptera de faire porter la hausse uniquement sur le trafic marchandises et qu'il ne majorera pas également les tarifs voyageurs. Quoi qu'il arrive, une augmentation des tarifs de la S. N. C. F. provoquera un décalage très net avec les prix des transports routiers tels qu'ils existent, sans augmentation des taxes.

Cette majoration des tarifs de la S. N. C. F., si elle était appliquée uniquement aux marchandises, atteindrait 7,5 p. 100, ce qui ferait une augmentation du produit de l'ordre de 0,80 à 1,20 p.100.

Or, dans l'actuelle conjoncture de stabilisation des prix, c'est une opération bien contestable.

Nous en arrivons au budget proprement dit du ministère des travaux publics.

L'année dernière, le ministère a amorcé une réforme administrative interne dont nous l'avons félicité, car nous avons constaté qu'elle a abouti à une réduction des effectifs du personnel et, par conséquent, à une productivité nettement supérieure.

Il est regrettable que d'autres ministères n'aient pas suivi cet exemple et qu'une réforme complète et générale de l'administration ne soit pas intervenue.

Je le déplore d'autant plus que j'avais déposé, voilà quelque temps, une proposition de loi concernant la réforme des administrations techniques, et que cette proposition de loi n'a pas pu être acceptée parce que relevant du pouvoir réglementaire.

Or il est regrettable que ce pouvoir réglementaire, à part quelques exemples tels que celui du ministère des travaux publics, n'ait rien fait jusqu'à présent dans ce domaine.

En ce qui concerne le personnel, je dois souligner que la réforme intéressant les ingénieurs T. P. E. avait créé un grade du divisionnariat et que les classes exceptionnelles, qui étaient limitées à 20 p. 100 du nombre des ingénieurs T. P. E., devaient passer dans le domaine normal de l'avancement des ingénieurs T. P. E.

Cette promesse n'a pas été tenue.

Je pense, monsieur le ministre, que la question sera reconsidérée et que les ingénieurs T. P. E. obtiendront ce qui leur avait été promis.

Il est regrettable qu'une autre catégorie de personnel des travaux publics, les conducteurs de chantier, n'ait pas obtenu les avantages que le ministère des travaux publics lui-même, il faut le reconnaître, avait demandés. Il s'agissait de la création d'un grade supplémentaire à l'indice supérieur de 330.

Le conseil supérieur de la fonction publique, qui passe pourtant pour prendre des conclusions très strictes, avait accepté cette proposition. Mais, par deux fois, le ministère des finances a repoussé les conclusions du conseil supérieur de la fonction publique.

Nous le regrettons beaucoup, car de tels faits arrivent à créer de l'amertume dans une grande partie du personnel.

Nous en arrivons maintenant au strict entretien.

Comme je vous l'ai dit ce matin, l'Assemblée estime que les crédits sont très nettement insuffisants. Bien qu'en augmentation de 7.955.500 nouveaux francs par rapport à 1960, ils ne correspondent pas aux besoins. Alors que les années précédentes, il avait été demandé au minimum 30 milliards d'anciens francs, nous en sommes actuellement encore à 22 milliards.

C'est le capital routier que nous laissons ruiner, et il nous faudra faire un effort financier terriblement supérieur dans les années à venir si cette politique est encore poursuivie, d'autant plus que le parc des véhicules vient de s'augmenter de 665.000 unités en 1959.

D'ailleurs l'état des routes influe incontestablement sur la crise automobile — crise dont nous voyons une amorce dans la situation d'une certaine firme — et c'est regrettable, car la route fait vivre 1 travailleur sur 17, soit 6 p. 100 de la population.

D'autre part, d'autres orateurs l'ont signalé, le tourisme, qui est fonction de la facilité de circulation sur notre réseau routier, nous apporte des devises précieuses.

C'est d'autant plus regrettable que, comme je l'ai dit également ce matin, des routes nationales très importantes — énumérées dans mon rapport — sont soit fermées à la circulation soit affectées par des restrictions de circulation.

Par suite des détournements, ce sont les routes voisines, sur lesquelles la déviation est établie, qui supportent alors tout le trafic et qui, en peu de temps, sont destinées à tomber dans le même état.

De plus, ces détournements se font sur des chemins départementaux dont l'entretien incombe aux départements, qui sont alors obligés d'en subir les conséquences et de voter des crédits beaucoup plus importants par suite de la carence du Gouvernement.

Je me dois également de dénoncer deux faits.

Le premier concerne l'absence de coordination — signalée par M. Mazurier en commission — entre les divers services ministériels. Le fait a pu se vérifier pour l'électrification, très brillante d'ailleurs, d'un carrefour qui doit se trouver probablement au Nord de la route du Bourget, sur la route nationale n° 2, alors que ce carrefour est destiné, paraît-il, à être déplacé.

Les errements anciens font que les crédits totaux dépensés pour certaines opérations sont beaucoup plus élevées qu'il n'aurait fallu, car les premières délégations de crédits aux services constructeurs ont été trop parcimonieuses d'une part, et que d'autre part, les services exécutants ont utilisé des matériaux qui ne convenaient pas ou de mauvaise qualité, de telle sorte qu'il a fallu reprendre les travaux, ce qui a coûté très cher.

J'espère que les crédits indispensables pour chaque opération seront délivrés en totalité dès le départ de l'opération, si possible, mais en tout cas en temps voulu.

Je pourrais citer de nombreux exemples de routes où, parce que des matériaux de mauvaise qualité — calcaires ou gélifs — ont été utilisés, des travaux récents se détériorent ou cèdent lamentablement surtout sur les bords.

Nous avons pu nous féliciter que le Gouvernement ait pris conscience de la nécessité d'une politique routière à longue échéance. A notre avis, le délai de quinze ans est cependant beaucoup trop élevé. S'il n'est pas réduit, il se trouvera qu'avant quinze ans, malgré la construction prévue de nouvelles autoroutes et l'aménagement du réseau existant, celui-ci sera nettement dépassé d'ici quelques années.

La commission, monsieur le ministre, à l'unanimité m'a demandé d'intervenir auprès de vous pour que vous limitiez ce délai à dix ans au maximum, ce qui est possible d'ailleurs puisque la souplesse du système actuel permet de procéder par emprunts.

J'en arrive maintenant à la S. N. C. F., dont mon rapport imprimé a exposé et commenté le processus de modernisation et les perspectives d'avenir.

Après avoir parlé des tarifs, je veux en venir rapidement à une question qui a fait l'objet d'une assez longue délibération de la commission, celle de la bonification des campagnes aux agents de la S. N. C. F. anciens combattants.

Cette question est assez gênante, car notre pays ayant pris la décision d'accorder le bénéfice de cette mesure aux cheminots tunisiens anciens combattants, il ne peut le refuser à ses propres ressortissants.

Cette iniquité doit donc disparaître. Et la commission m'a chargé de dire que si une décision n'était pas prise dans ce sens avant 1962, elle refuserait à l'unanimité de voter le budget des travaux publics.

Je rappelle que cette question est en discussion depuis longtemps et que notre président de commission, ancien directeur général de la S. N. C. F., avait déposé une proposition de loi dans ce sens il y a quelques années. La proposition de loi n'a pas eu davantage de succès que nos interventions récentes.

Si ces interventions restent platoniques, nous ne pourrons faire aboutir notre demande qu'autant que nous prendrons des mesures draconiennes. Or, la mesure la plus draconienne, c'est le rejet du budget.

Je sais bien que toutes les demandes qui peuvent être présentées à la tribune de l'Assemblée sont plus ou moins platoniques. La meilleure preuve, c'est que j'avais déposé un amendement sur ce sujet, signé également de MM. Jouault, Jouhanneau, Boudet et Falala, tendant à l'attribution de bonifications de campagne aux retraités anciens combattants agents de la S. N. C. F. à partir du 1er janvier 1961. Mais cet amendement a été refusé.

On dit bien que le Parlement légifère, mais il le fait dans des conditions très restrictives puisqu'il n'a que deux possibilités, ou accepter le projet de budget qui est présenté avec des modifications minimes, ou le refuser, étant donné que les modifications sensibles que les parlementaires et les commissions unanimes désirent y apporter ne sont pas acceptées, par l'application du couperet de l'article 40 de la Constitution.

Dans ces conditions, je regrette personnellement de ne pouvoir accepter ce budget. La seule solution qui me reste est d'exprimer mon mécontentement de ne pouvoir l'améliorer en quoi que ce soit.

Il n'est pas nécessaire pour moi d'épiloguer plus longtemps. Je prie seulement M. le ministre des travaux publics de bien vouloir tenir compte des observations qui sont présentées à la tribune. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Anthonioz. (*Applaudissements à droite.*)

M. Marcel Anthonioz. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, d'excellentes choses ont été dites à cette tribune.

Je me réjouis qu'un problème si longtemps méconnu dans cette enceinte ait trouvé, dans le précédent débat, de nombreux avocats qui ont pris la défense du tourisme et de l'hôtellerie

Je voudrais apporter un témoignage de reconnaissance amicale aux deux rapporteurs qui sont intervenus dans ce sens et leur dire combien j'ai apprécié leur objectivité et leur parfaite connaissance des problèmes auxquels ils se sont attachés.

Je voudrais toutefois, monsieur le ministre, manifester un certain scepticisme à l'égard des statistiques. Je sais bien que l'on peut faire dire à celles-ci exactement ce que l'on veut et je ne désirerais pas être trop sévère à leur égard.

Evoquant ces statistiques et leurs conclusions, je dirai que seuls comptent les résultats de la saison qui vient de se terminer, celle de 1960. Or, dans ce domaine, les statistiques sont peut-être favorables, mais j'ai quelque qualité pour dire qu'on ne peut pas les suivre.

La saison 1960, n'en déplaise à nos augures, a été malheureusement très mauvaises. Nos installations balnéaires, thermales, climatiques ou touristiques ont connu une fréquentation à peu près normale jusqu'au milieu du mois d'août, mais, dès le 22 août, les hôtels, dans leur ensemble, se sont trouvés privés de clientèle et on a constaté une diminution de 35 à 40 p. 100 par rapport à la même période de 1959.

Quelles sont les raisons de cette mauvaise saison ?

Certes, elles sont multiples : le temps, les évènements, la conjoncture économique, les vacances scolaires, le manque de suite et d'harmonisation dans nos efforts. Il serait vain de prendre séparément tous ces éléments. Il est plus juste de penser que c'est leur réunion qui a provoqué ces mauvais résultats.

Je ne veux pas revenir sur les détails et sur tous les points qui ont été évoqués. En définitive, monsieur le ministre, dans les critiques ou dans les observations que nous pouvons formuler, ce n'est pas tellement d'une question d'hommes qu'il s'agit, ce n'est pas même d'une question de crédit mais une règle beaucoup plus profonde est en jeu : il faut dans notre pays à l'égard du tourisme, déterminer une doctrine, affirmer une conviction.

Il faut, somme toute, prendre conscience du problème touristique français et bien se persuader de ce qu'en sont les aspects et de ce que peuvent en être, avec les obligations, les possibilités.

En de nombreuses circonstances, dans les conditions les plus diverses, il nous apparaît que l'ensemble des possibilités, des facultés, des attraits de ce pays ne sont pas suffisamment mises en évidence en vue de l'exploitation, au sens normal du mot, de toutes ses richesses. Je voudrais que vous nous aidiez en ce sens, monsieur le ministre, et que l'enthousiasme et le dynamisme qui sont les traits dominants de votre caractère soient déterminants auprès de M. le secrétaire d'Etat aux finances, que je me réjouis une nouvelle fois de voir au banc du Gouvernement. L'intérêt du tourisme veut que nous nous adressions à notre ministre de tutelle, qui est le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mais nous savons aussi que celui-ci, malgré sa bonne volonté, ne peut rien si, en définitive, son voisin de gauche — ne voyez là aucune allusion politique mais simplement une disposition de places au banc des ministres — ne répond pas par l'affirmative aux demandes qui lui sont formulées.

Je n'insisterai pas davantage sur les considérations générales, me bornant à traiter deux ou trois problèmes essentiels.

Nos amis, en particulier M. Lombard, ont exposé ce qu'étaient les problèmes hôteliers. L'hôtellerie, il ne faut pas l'oublier, est, au même titre que le réseau routier et le résau ferroviaire, le support du tourisme.

Les difficultés que rencontre l'hôtellerie tiennent surtout à la fiscalité. Ici même, j'ai insisté sur l'anomalie que constitue une parafiscalité qui est sans rapport avec la situation et les obligations des prestataires de services. Aujourd'hui, je traiterai particulièrment du problème des hôtels saisonniers.

Vous êtes, les uns et les autres, je pense, à même d'apprécier, au cours des vacances d'été, l'accueil, la qualité et le confort des hôtels de nos grandes stations, qu'il s'agisse de Deauville, de Vittel, de Vichy, de la Baule, du Touquet, de Cannes ou de Biarritz. Ces « hôtels-drapeaux » honorent le patrimoine d'hébergement de notre pays, mais il n'en existerait aucun s'ils ne devaient songer qu'à leurs seules possibilités pour faire face à leurs obligations. Pour qu'ils demeurent, il faut qu'ils puissent compter sur l'exploitation d'une salle de jeu ou le commerce d'une eau minérale. Dans d'autres cas, à Biarritz, par exemple, la municipalité — à l'initiative de laquelle je rends hommage — a acquis, à quel prix ! l'un des plus beaux palaces de France; elle l'administre et le gère au prix de grandes difficultés.

A défaut de ces interventions, on ne verrait aucun hôtel saisonnier de qualité dans une station française. Ce serait la fin de l'hôtellerie de qualité.

Savez-vous, messieurs les ministres, que nous parlons quelque peu entre collègues ? En votre qualité de représentants du Gouvernement, vous êtes hôteliers vous-mêmes, propriétaires à Nice et à Cannes de deux magnifiques palaces : Le Rhul, pour ne pas le nommer, Le Martinez, pour ne pas l'évoquer.

M. Valéry Giscard d'Estaing, *secrétaire d'Etat aux finances.* Nous n'en sommes pas les propriétaires !

M. Marcel Anthonioz. Vous en avez la responsabilité matérielle et morale, ce qui est presque la définition de la qualité de propriétaire.

Votre intervention, monsieur le secrétaire d'Etat, ne fait que me confirmer dans l'idée que vous jugez cette gestion fort lourde. Vous avez raison, car je suis assuré que si vous recourez aux bilans, qui ne pourront pas être taxés de ne pas traduire de vérité, ils vous donneront l'image fidèle de la détresse de l'hôtellerie saisonnière.

Si vous êtes attaché au tourisme, vous admettrez monsieur le ministre des travaux publics, que rien ne peut être fait de valable dans ce domaine en dehors de l'activité hôtelière saisonnière. C'est pourquoi il convient de prendre à son endroit des mesures de dérogation.

Je me plais à évoquer le fait que des dispositions ont été prises en faveur de territoires lointains, aux Antilles par exemple, où M. le ministre des travaux publics a compris la nécessité d'un effort d'équipement hôtelier et de modernisation générateur de devises et de richesses. L'initiative que vous avez prise à l'égard d'un territoire si lointain et sa réussite dont nous nous réjouissons peuvent justifier une transposition sur le territoire métropolitain des dispositions de cette nature.

Certaines mesures ont été envisagées pour l'aménagement du territoire avec l'intervention de primes d'équipement au titre des 20 p. 100. Pourquoi de telles dispositions ne seraient-elles pas envisagées au profit des hôtels saisonniers ?

Messieurs les ministres, c'est un cri d'alarme que nous poussons en faveur de l'hôtellerie saisonnière. Vous pouvez, certes, méconnaître les aspects particuliers de cette industrie. Vous ne pouvez pas nier que sa clientèle, dont par ailleurs on revendique le bénéfice à grand renfort de statistiques, ne nous serait pas acquise en l'absence de ces hôtels-drapeaux qui font valoir notre faculté d'accueil au travers de toute la diversité du territoire. Ces étrangers continueraient plus que jamais — je m'excuse du terme — à jouer à saute-mouton par-dessus la France au profit de nos voisins qui ont compris depuis longtemps le problème que pose l'équipement hôtelier et qui construisent pendant que nous démolissons.

Avant de conclure, je dirai quelques mots de l'un des éléments également dominants pour le patrimoine économique de ce pays, mais encore trop méconnu, je veux parler du thermalisme. Il en est du thermalisme comme de l'hôtellerie saisonnière : à défaut des jeux et du régime particulier accordé en matière d'eaux minérales, il n'existerait aucun établissement thermal dans ce pays.

La situation que je dénonce est particulièrement déplorable au moment même où nos nationaux tiennent à reconstituer une santé fortement ébranlée par les vicissitudes de la vie moderne et où les étrangers recherchent des stations où ils sont assurés de trouver la tranquillité ainsi que l'amélioration d'une santé elle aussi compromise.

Je sais que cette année — une fois n'est pas coutume — on trouve au F. D. E. S. un crédit de quelques millions de francs affectés à l'équipement thermal. Mais ce crédit au regard des immenses besoins du thermalisme français, ce crédit ne permettra guère à celui-ci de regagner dans le monde la place qui lui revient. N'oublions pas que les quelques établissements thermaux actuels ne fonctionnent que grâce à l'initiative privée, encouragée par les municipalités.

Je vous en supplie, monsieur le ministre, apportez le relais nécessaire et permettez à ce patrimoine exceptionnel de se faire valoir dans toute son ampleur.

Un de nos collègues a évoqué le problème que pose le classement des stations. Je suis persuadé que la façon dont a été établi ce classement vous amènera à rétablir les choses en leur vérité. Ce n'est pas mon problème, c'est celui du ministre que vous êtes.

En écoutant notre collègue, j'ai compris combien il était nécessaire que la nouvelle réglementation concernant ce classement soit promulguée. Or elle ne pourra l'être que si vous montrez une nouvelle fois votre compréhension et votre autorité. De cette réglementation dépend, en effet, la qualification qui permettra à chaque station de prendre ses dispositions pour faire face aux problèmes exceptionnels et aux charges non moins exceptionnelles qui sont ceux du thermalisme.

En terminant, je formule le vœu que soit rapidement élaborée cette nouvelle réglementation qui rétablira dans leur esprit et dans leur forme les données propres au classement de chaque station, afin de permettre à celles qui le méritent de poursuivre leurs efforts et leur action en faveur du thermalisme et du tourisme. Ce faisant, nous aurons fait un nouveau pas vers l'utilisation de cette richesse naturelle, trop longtemps et encore méconnue, hélas ! le tourisme français. (*Applaudissements.*)

M. le président. L'ensemble du temps de parole restant encore disponible ne représentant plus que quinze minutes, je demande aux orateurs qui doivent encore intervenir de condenser leur intervention au maximum.

La parole est à M. Tomasini.

M. René Tomasini. A mon tour, monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur le problème de l'entretien du réseau routier national et de la modernisation des réseaux routiers locaux.

La France avait la réputation, à juste titre, de posséder le plus beau réseau routier du monde. Hélas ! il nous faut maintenant convenir que la réalité est tout autre. Tel est le résultat d'une politique de restriction de crédits pour le budget d'entretien des routes nationales et pour la modernisation des réseaux routiers locaux.

Une des causes primordiales de la crise que traverse l'industrie automobile française est, indépendamment du coût trop élevé de l'essence et du ralentissement de nos exportations,

l'inadaptation de notre réseau routier à la circulation automobile actuelle. Il semble, cependant, que le Gouvernement — nous l'en félicitons — veuille entreprendre, à partir de l'année prochaine, une politique qui tienne compte des impératifs de l'heure présente.

Néanmoins, le projet de budget qui nous est soumis appelle certaines observations.

Le montant des crédits destinés à l'entretien des 82.200 kilomètres de routes nationales s'élève, pour 1961, à 258.600.000 nouveaux francs. Ces crédits étaient, en 1949, de 17 milliards environ et de 17 milliards également environ en 1957, c'est-à-dire, huit ans après, sensiblement les mêmes.

Or le parc automobile a plus que triplé de 1949 à 1960, puisque de 2.175.000 véhicules il est passé à 7.291.927 véhicules. En dix ans, la circulation routière a donc plus que triplé, chaque véhicule effectuant annuellement un plus grand nombre de kilomètres.

Enfin, les évaluations les plus sérieuses et les plus modérées estiment que le prix de revient des travaux routiers a augmenté pendant la même période de 35 p. 100 environ. On peut donc dire qu'entre 1949 et 1960 les crédits d'entretien ayant été à peu près identiques, le même réseau routier a supporté une circulation trois fois supérieure et que, par là même, il a subi une usure deux fois plus forte et bénéficié de crédits d'un tiers environ inférieurs en valeur absolue à ce qu'ils étaient il y a dix ans.

En se fondant sur ces éléments d'appréciation, s'il fallait, en 1949, 17 milliards pour l'entretien des routes nationales, un calcul rapide nous donnerait un chiffre proche de 49 milliards pour 1960. Mais si les nécessités impérieuses de l'équilibre budgétaire ne permettent pas de telles dotations, il semble néanmoins urgent que soient prises les mesures permettant l'entretien normal de notre réseau routier.

A titre d'exemple de ce retard d'entretien, je signalerai que, de 1950 à 1953, le pourcentage annuel moyen des revêtements superficiels d'entretien effectué sur les routes nationales n'a pu être que de 13 p. 100, ce qui équivaut à un revêtement tous les huit ans environ, alors que chacun sait qu'il est indispensable d'effectuer un revêtement tous les cinq ans.

En résumé, on peut estimer les besoins d'entretien, en considérant les différents chapitres des dépenses, à 40 milliards environ, ce qui est un minimum absolu, mais si l'on veut arriver au minimum absolu au-dessous duquel il est impossible de faire face aux besoins normaux, je dirai que 35 milliards sont indispensables pour l'entretien des routes nationales.

Au début de 1959, monsieur le ministre, vous avez exposé devant la commission de la production et des échanges les principes généraux qui inspirent votre action. Vous avez rappelé, en ce qui concerne l'entretien, que le crédit de 20 milliards qui vous est alloué est très nettement insuffisant ; je partage entièrement votre sentiment. Ce chiffre tient compte des progrès récents de la technique et il ne concerne que les travaux d'entretien pur et simple.

Il faudra y ajouter une certaine somme pour faire face à de menus travaux d'aménagement qui ne constituent pas des travaux d'investissement à proprement parler et, ne pouvant, par suite, être dotés sur le fonds d'investissement routier, sont cependant indispensables.

En ce qui concerne la modernisation des réseaux routiers locaux, pour 1961 il est prévu, en autorisation de programme, 37.500.000 nouveaux francs pour la tranche départementale du fonds routier et 47.500.000 nouveaux francs pour la tranche communale.

Ces crédits, bien que supérieurs à ceux de 1960, sont encore très nettement insuffisants.

Une fois de plus, les réseaux routiers locaux, qui dépendent du ministère de l'intérieur, semblent être traités en parents pauvres et il est à craindre que les collectivités locales qui, depuis des années, fournissent un effort financier très important, souvent au prix de lourds sacrifices, pour l'entretien de leurs réseaux routiers, ne se découragent devant le peu de compréhension et d'appui qu'elles rencontrent auprès du pouvoir central, particulièrement auprès du ministère de tutelle.

Il serait souhaitable que les autorisations de programme destinées aux réseaux routiers locaux fassent l'objet d'un examen particulièrement attentif de la part du Gouvernement et que l'aide qui leur est apportée par le fonds spécial d'investissement routier permette une modernisation accélérée de nos routes — singulièrement de la voirie communale — qui supporte, chaque année, un trafic plus important.

Enfin, monsieur le ministre, je voudrais de nouveau appeler votre attention sur le problème de la reconstruction des ponts détruits par la guerre, notamment sur celui qui est situé sur la route nationale 316 franchissant la Seine entre Courcelles et Gaillon.

Il est prévu que sur les 150 ouvrages qui restent à reconstruire sur les routes nationales, une vingtaine pourront l'être cette année. Les raisons qui militent en faveur de la reconstruction du pont de Courcelles-sur-Seine en 1961 sont nombreuses et variées, mais je me bornerai à en rappeler les principales qui présentent un caractère d'intérêt national.

D'une part, entre le Havre et Paris, ce pont est le seul à ne pas avoir été reconstruit depuis sa destruction pendant la guerre alors qu'il dessert une région industrielle qui a elle-même été gravement sinistrée et qui se développe fort heureusement chaque jour davantage.

D'une part, la ligne de chemin de fer qui desservait les Andelys et la région n'ayant pas été remise en service après la Libération, tout le trafic voyageurs et marchandises de cette région en plein essor touristique, industriel et agricole, ne peut s'effectuer que par la route et doit donc emprunter obligatoirement le pont de Courcelles pour parvenir directement à la gare de Gaillon à la sortie de laquelle il est situé.

Par ailleurs, la limitation du tonnage dont est frappé le pont provisoire qui a été construit après la guerre, handicape gravement l'activité économique de cette région, les véhicules de gros tonnage devant effectuer un très long détour de plus de quarante kilomètres, ce qui augmente, de ce fait, le prix de revient des marchandises transportées et provoque un renchérissement du coût de la vie.

Enfin, l'état de vétusté de l'ouvrage provisoire en service depuis seize ans fait courir aux usagers les plus grands risques d'accident en dépit des rafistolages — car on ne peut parler de réparations — qui y sont effectués périodiquement.

Au moment où le Gouvernement, monsieur le ministre, déploie les plus grands efforts pour que s'accélère la décentralisation industrielle, il paraîtrait pour le moins anormal qu'il prive la région des Andelys des possibilités offertes pour l'accueil de nouvelles entreprises en persistant à ne pas intégrer dans le prochain programme de travaux de reconstruction des ponts détruits par la guerre celui de Courcelles-sur-Seine dont le coût est évalué à 350 millions d'anciens francs.

Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, obtenir de vous une assurance à ce sujet ; elle me permettrait de me prononcer en faveur de l'adoption du budget de votre département ministériel. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Frédéric-Dupont. (*Applaudissements à droite.*)

M. Frédéric-Dupont. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je parlerai du projet d'aménagement de l'aérogare d'Orsay.

Je m'empresse de dire que je ne traiterai pas le problème à fond, parce que je suis très respectueux des recommandations de notre président et que, d'ailleurs, nous l'avons traité très largement au mois de mai dernier.

En réponse à la question orale que je vous avais posée, monsieur le ministre, vous aviez alors indiqué, en reconnaissant d'ailleurs l'intérêt de ce projet très ancien, qu'était actuellement en cours d'étude un projet d'express régional, et que vous vous réserviez d'examiner l'interconnexion du projet d'aménagement de la gare d'Orsay en aérogare avec ce projet régional.

Je crois savoir que, depuis mai dernier, l'étude du projet d'express régional a sensiblement progressé. Les assemblées parisiennes en ont été saisies et y ont trouvé des idées fort intéressantes qu'elles souhaitent voir réaliser le plus tôt possible. Le conseil municipal de Paris, en particulier, a estimé que le projet d'aménagement de l'aérogare d'Orsay en était un complément fort intéressant.

D'autre part, depuis quelques semaines, certaines hautes personnalités ont fait état d'un projet de construction d'un hôtel sur l'emplacement de la gare d'Orsay. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir préciser dans quelle mesure ce dernier projet est inclus dans le projet relatif à l'aménagement de l'aérogare d'Orsay.

Je vous rappelle en effet qu'une grande part des dépenses nécessitées par cet aménagement pouvaient être couvertes par la revente de terrains. Je crois même savoir que vous aviez reçu de la part de certains groupes, pour le rachat des terrains avoisinant la gare d'Orsay, des propositions se chiffrant à près de 4 milliards d'anciens francs qui couvriraient à peu près le tiers du coût total de l'opération.

Mais il est bien entendu que ces offres n'étaient faites que sous réserve de l'aménagement de l'aérogare d'Orsay.

Je crois donc qu'il serait de mauvaise politique de commencer par vendre ces terrains ou de vous lier à des groupes au sujet de ces terrains, avant la construction de l'aérogare. Il vaudrait mieux commencer par arrêter votre position en ce qui concerne l'aérogare, et alors seulement, vous pourriez vendre au plus haut prix les terrains qui présenteraient une plus-value considérable en raison du projet de construction de l'aérogare.

C'est sous le bénéfice de ces observations, monsieur le ministre, que je vous demande de bien vouloir nous donner des précisions.

Vous savez que, non seulement pour les Parisiens, mais pour tous les usagers, et même pour tous les Français qui viennent à Paris en avion, il est très important que soit enfin réalisée une jonction ferroviaire qui pourrait lever l'hypothèque terrible, qui pèse sur eux. Car ce qui est grave, certes, c'est le temps qu'il faut pour aller de l'aérogare des Invalides, c'est-à-dire du centre de Paris, à l'aéroport d'Orly. Mais ce qui est encore plus grave, c'est l'incertitude quant à la durée du parcours. En effet si l'on en connaissait la durée exacte on pourrait prendre ses dispositions en conséquence, mais, actuellement, on ne sait pas le temps qu'il faut pour aller des Invalides à Orly : ce temps varie de dix à vingt minutes et même à une demi-heure en cas de pluie.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, je souligne encore l'importance de ce projet, qui est d'ailleurs entièrement soutenu par la S. N. C. F. Je me permets, en effet, de rappeler que c'est M. Armand qui le premier a déclaré à la commission des finances qu'on pouvait faire de la gare d'Orsay la plus belle aérogare du monde. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir me donner des précisions sur cette question.

M. Paul Mazurier. Me permettez-vous une observation, monsieur Frédéric-Dupont ?

M. Frédéric-Dupont. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Mazurier avec l'autorisation de l'orateur.

M. Paul Mazurier. Mon cher collègue, je partage votre opinion, mais si la liaison entre l'aéroport d'Orly et l'aérogare doit retenir toute l'attention du ministre des transports, il en est de même pour la liaison entre le Bourget et Paris, car tous les utilisateurs de l'avion n'atterrissent pas à Orly.

Le Bourget est situé dans le département de la Seine, bien que la plupart des terrains de l'aéroport se trouvent en Seine-et-Oise.

J'aimerais donc vous voir associer les deux problèmes que posent les liaisons entre l'aérogare, l'aéroport d'Orly et celui du Bourget, ou tout au moins pour ce dernier l'aérodrome qui doit lui succéder.

M. Frédéric-Dupont. Je suis tout à fait d'accord avec vous, mon cher collègue.

Pour le Bourget, le problème est un peu différent et l'on doit le traiter d'une façon distincte. Le projet qui a été déposé au conseil général de la Seine prévoit une amélioration en ce qui concerne le Bourget. De toutes façons, je m'associe à votre vœu en ce qui concerne le Bourget. (*Applaudissements.*)

M. Paul Mazurier. Je vous remercie, mon cher collègue.

M. le président. La parole est à M. Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, je voudrais pendant ces quelques minutes qui me sont imparties d'une part, vous adresser des félicitations et d'autre part émettre quelques regrets.

D'abord je voudrais vous féliciter et vous remercier au nom de tous ceux qui aiment le bateau, d'avoir pu obtenir pour la première fois l'inscription d'une ligne nouvelle dans votre budget du tourisme, celle qui, au chapitre 63-90, concerne les travaux d'équipement des ports de plaisance et des autres petits ports.

Par cette simple inscription budgétaire, vous avez montré que, grâce à vous et à M. le commissaire général au tourisme, le Gouvernement a pris conscience d'un phénomène social récent.

En effet, ce besoin d'évasion qu'éprouve l'homme moderne a eu pour conséquence depuis quelques années en France un extraordinaire essor du sport nautique.

Des statistiques établies par recoupements à ce sujet, il ressort, en effet, que près de 40.000 unités de navigation ou de sports nautiques ont été immatriculées ou réenregistrées dans la seule année 1958.

En 1959, quelque 500 chantiers ont construit près de 10.000 bateaux, voiliers, dinghies, runabouts, canoës, kayacs, etc.

Pour équiper les unités à moteur, c'est au moins 5.000 moteurs de petite puissance qui semblent maintenant nécessaires chaque année en France.

Voilà quelques indications en ce qui concerne le nombre.

En ce qui concerne la répartition de ces bateaux par catégorie, une étude montre que la navigation touristique et les sports nautiques deviennent d'année en année plus accessibles au grand public, d'abord par une réduction des prix de revient et des prix de vente.

Par exemple, les deux tiers des voiliers construits en 1959, coûtaient moins de 250.000 anciens francs chacun et le succès des séries de petits monotypes est maintenant extraordinaire.

La démocratisation du yachting à voile et à moteur s'accentue également grâce au développement des clubs et associations qui en facilitent l'accès aux jeunes.

C'est ainsi que des sections nautiques figurent dans tous les projets des comités d'entreprise des administrations ou des grandes firmes publiques ou privées.

Mais cet essor fulgurant de la navigation touristique pose un certain nombre de problèmes dont la solution est urgente. L'un des premiers est celui de l'infrastructure.

L'absence de ports pour la navigation touristique se fait sentir de plus en plus cruellement le long de nos côtes et même dans notre réseau fluvial. C'est pourquoi je tiens à rendre hommage au souci, que vous manifestez dès à présent par votre action, d'éviter que l'insuffisance de l'infrastructure n'entrave l'extension d'une activité touristique, dont l'intérêt est évident sur le plan national.

En effet, grâce à la variété et à la richesse des sites qu'offrent nos quelques milliers de kilomètres de côtes, grâce aux charmes d'un réseau fluvial qui permet d'aller de Dunkerque à Marseille ou du Havre à Strasbourg, notre pays est particulièrement favorisé pour attirer les très nombreux étrangers qui passent leurs vacances à bord de leurs bateaux.

Du point de vue financier, les ressources en devises que nous procure et surtout que pourrait nous procurer le yachting étranger ne sont pas négligeables.

Sur le plan économique, la multiplication de ces bateaux, de tonnage souvent faible mais où l'ingéniosité des architectes et des constructeurs navals permet néanmoins l'aménagement d'un petit habitacle, ne constitue-t-elle pas une solution partielle, mai très économique pour l'Etat, à l'insuffisance de notre équipement hôtelier que plusieurs orateurs ont soulignée ?

En effet, des ménages, des familles, des groupes de jeunes, utilisent de plus en plus nombreux pendant leurs vacances des bateaux de types les plus variés comme abris. Vous avez là, monsieur le ministre, un équipement flottant dont le développement ne coûtera pas cher à l'Etat.

Pour ces diverses raisons, il convient de rechercher des solutions aux problèmes qui risquent dans peu de temps de freiner cet essor.

Ainsi, la suppression de la détaxe-mer du carburant a engendré des difficultés très graves pour les bateaux à moteur, en provoquant notamment le passage sous pavillon étranger d'un grand nombre de yachts et la diminution du nombre des yachts fréquentant nos ports, malgré les facilités — il faut le reconnaître — que vous avez réussi à donner à nos hôtes.

Il convient donc de reposer le problème, mais, dans l'attente d'une solution adéquate, un grand nombre de groupements, de touristes ou de sportmen nautiques souhaiteraient qu'une parties des ressources que l'Etat tire de la taxation du carburant soit affectée à un fonds d'investissements nautiques.

J'ai été heureux d'apprendre que la commission de la production et des échanges avait fait sienne la proposition de M. Padovani tendant à prélever sur les ressources du fonds routier la part de celles-ci qui proviennent de la taxation du carburant consommé par les moteurs à bateaux.

Si cette suggestion va dans le sens souhaité, il convient de préciser que le fonds routier ne tirant ses ressources que des taxes sur l'essence consommée sur la route...

M. Jeannil Dumortier. Monsieur Nungesser, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Roland Nungesser. Volontiers.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* En qualité de rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, je voudrais apporter une précision.

M. Padovani a souligné le fait que de l'essence étant achetée par les plaisanciers, ceux-ci pourraient peut-être bénéficier d'une attribution analogue à celle du fonds routier, mais il n'y a pas eu, en commission de la production et des échanges, de motion déposée ou de décision prise. J'avais le devoir d'apporter cette précision.

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Je m'excuse, monsieur Dumortier, de vous dire que j'ai soumis à la commission de la production et des échanges la proposition de M. Padovani et que la commission, à l'unanimité, m'a demandé de la signaler dans mon rapport sur le tourisme.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Mon rapport est relatif aux ports et voies navigables. Le tourisme n'étant pas de ma compétence, je n'avais pas à parler de la prescription en question.

M. Roland Nungesser. Il convient de préciser que le fonds routier ne tire ses ressources que de l'essence consommée sur la route.

C'est donc sur les prélèvements opérés au profit du budget national qu'il conviendrait de prévoir une part pour l'équipement nautique, comme pour le fonds routier.

Enfin, de même il n'y a pas de roses sans épines, il n'y a pas de félicitations qui ne soient teintées de quelques regrets. Ces regrets s'expriment moins à l'égard de M. le ministre des travaux publics qu'à l'égard du Gouvernement, et plus particulièrement de M. le ministre des finances.

Ils me sont inspirés, vous l'avez deviné, par l'insuffisance des crédits inscrits à cette ligne.

Pour les raisons que j'ai énoncées tout à l'heure, je suis convaincu qu'au moment où les Français eux-mêmes s'orientent de la façon que l'on sait vers les sports nautiques, notre pays doit s'efforcer de profiter au mieux des avantages que la nature lui a donnés dans ce domaine.

Il nous faut donc faire résolument une politique d'infrastructure nautique pour compléter l'œuvre généreuse de la nature.

Vous avez, monsieur le ministre, obtenu cette année une subvention morale — si je puis dire — c'est-à-dire un encouragement à toutes les collectivités qui voudraient faire un effort dans ce sens. Mais il faut faire plus et je voudrais me permettre de vous suggérer deux mesures qui accentueraient dès maintenant l'impulsion que vous venez de donner.

D'abord, ne pourrait-on compléter les modestes subventions que vous accorderez par des facilités d'emprunts que le F. D. E. S. pourrait octroyer à l'équipement nautique, comme il le fait à l'équipement de montagne ?

Par ailleurs, les installations complémentaires, mais néanmoins indispensables des ports de plaisance, en quelque sorte leurs superstructures, les clubs-houses par exemple — ne sont pas subventionnées. Ne pourrait-on autoriser certains organismes de crédit, tel le Crédit hôtelier, à consentir des prêts pour cette part non subventionnée des travaux ?

Je suis certain qu'avec le concours du commissaire général au tourisme, vous avez dû déployer beaucoup d'efforts pour réaliser cette prouesse qu'est l'inscription d'une ligne nouvelle dans un budget.

Le résultat moral de cet effort est très appréciable, puisque vous venez de donner droit de cité à la navigation touristique ; le résultat pratique l'est sans doute moins.

Pour vous aider à l'étendre, je voudrais vous faire une dernière suggestion : le commissariat général au tourisme ne pourrait-il entreprendre une grande enquête sur l'ensemble des problèmes que soulève le tourisme nautique, et dresser le tableau complet de cette activité touristique ?

Le bateau offre la meilleure possibilité d'évasion que le rythme de la vie moderne nous contraint à rechercher et c'est pourquoi il connait une telle vogue.

Pour les jeunes, il constitue, sous ses diverses formes, un sport complet dans ses développements physiques et moraux. Aux moins jeunes, il accorde un long sursis pour leur permettre de le pratiquer.

Pour le pays, c'est un élément bienfaisant, parce qu'il constitue pour un grand nombre de ses citoyens la plus saine des évasions, mais aussi — nous ne devons pas oublier que nous discutons le budget — il ne faut pas omettre de souligner qu'il est et constituera de plus en plus une ressource économique non négligeable. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bérard.

M. Jacques Bérard. Monsieur le ministre, puisque la discussion de ce budget est l'occasion d'une confrontation entre vos intentions, d'une part, et les soucis des parlementaires et de leurs mandants, d'autre part, permettez-moi de profiter de cette occasion pour évoquer un problème d'une actualité particulière, puisqu'il s'agit des méfaits causés par les inondations.

Il semble, *a priori*, que ce soit à un parlementaire du Centre qu'il appartiendrait de traiter cette question, puisque, cette année, ce sont indiscutablement les départements du Centre qui ont été le plus cruellement touchés par ce fléau.

Néanmoins, je crois que les parlementaires de la vallée du Rhône et notamment ceux du Vaucluse peuvent intervenir valablement dans ce débat car, si ce département n'est pas parmi les plus touchés cette année, il n'en reste pas moins que les méfaits causés par les inondations constituent pour ses habitants un mal chronique.

Je n'en voudrais pour preuve que deux chiffres. Les dommages causés par la dernière inondation du mois d'octobre dans le Vaucluse sont provisoirement évalués, par les services officiels, à la somme de 1.500 millions d'anciens francs. Je dis « provisoirement », car à l'heure où je parle, certaines régions de la vallée du Rhône et notamment de ma circonscription sont encore sous les eaux.

Un deuxième élément souligne le côté chronique de ce fléau. Durant ce mois d'octobre 1960, la partie Nord du département du Vaucluse et, notamment, le village de Caderousse qui a eu récemment les honneurs de l'hebdomadaire *Paris-Match,* ont été inondés cinq fois et nous ne sommes pas à la fin de la période des grandes crues. L'an dernier encore, ce même village, entre le mois d'octobre et le mois de novembre, a également été inondé à cinq reprises.

Pour essayer de lutter contre ce fléau, à la suite des inondations récentes, les parlementaires du Centre et du Midi s'étaient réunis et, en liaison avec le ministère des finances, avaient dressé un avant-projet de loi destiné à lutter contre les inondations et à réparer les dommages.

Ce projet prévoyait, d'une part, la réparation des dommages causés aux propriétés privées. En deuxième lieu, il prévoyait la réparation des dommages causés aux cultures. Enfin, un certain nombre de mesures étaient destinées à apporter une aide exceptionnelle aux collectivités locales pour prévenir les inondations futures.

Le récent conseil des ministres qui a traité de cette question n'a retenu que le premier point : la réparation des dommages causés à la propriété privée immobilière. Nous le regrettons, mais nous espérons que nous pourrons obtenir satisfaction sur les autres points.

Nous espérons pouvoir obtenir satisfaction pour la réparation des dommages causés aux cultures, si la fameuse caisse destinée à réparer les calamités agricoles voit enfin le jour.

Nous espérons aussi, comme on nous l'a assuré, que le problème de la prévention sera également résolu, puisqu'il nous a été indiqué par les services de M. le Premier ministre qu'en liaison avec le ministère des finances et celui de l'agriculture, le ministère des travaux publics avait été ou allait être chargé d'une part, de dresser un plan de réparation d'urgence des ouvrages de protection endommagés, d'autre part, et surtout, d'élaborer un programme d'aménagement ou de réparation des ouvrages de protection déjà existants et destinés à prévenir une grande partie de crues.

M. François Var. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Jacques Bérard. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Var, avec l'autorisation de l'orateur.

M. François Var. Mon cher collègue, je vous remercie de me permettre de vous interrompre et de poser ainsi une question

à M. le secrétaire d'Etat aux finances et à M. le ministre des travaux publics présents au banc du Gouvernement.

Mon cher collègue, vous avez parlé des indemnités qui doivent être versées par l'Etat en réparation des préjudices causés par les inondations et vous avez évoqué des inondations survenues dans le département de la Gironde.

Qu'il me soit permis de dire que le département que je représente ici, la Corrèze, a été particulièrement touché par les inondations. Vous connaissez la catastrophe survenue à Tulle et à Brive dans la nuit du 3 au 4 octobre.

Nous avons bien le droit de nous étonner que le projet du Gouvernement n'ait pas encore été déposé. On nous l'annonce depuis huit jours et, pour potage, nous avons reçu cinq millions d'anciens francs et la visite de trois ministres.

Cela est tout à fait insuffisant. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je comprends bien le désir qui vient d'être exprimé et l'impatience que traduit cette intervention de voir rapidement déposer le projet de loi relatif à l'indemnisation des victimes des inondations.

Comme le sait mon collègue des travaux publics, ce projet de loi a été adopté au cours du dernier conseil des ministres. Mais une ultime mise au point a été décidée qui va dans le sens, non pas d'une restriction, mais d'un élargissement des dispositions initialement retenues.

Je puis donc assurer M. Var que ce projet est prêt, que les crédits correspondants sont prévus dans le prochain collectif et que leur chiffre est désormais arrêté.

M. François Var. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Jacques Bérard. Je suis particulièrement heureux de l'intervention de M. Var qui nous a permis de recevoir de M. le secrétaire d'Etat aux finances des assurances sur le plan des indemnisations prévues dans le projet de loi.

Si mon propos porte essentiellement — car je pense bien qu'en toute justice le Vaucluse et les départements de la vallée du Rhône bénéficieront des dispositions de ce projet de loi puisqu'il n'existe, dans les départements de cette région, que des sinistrés à part entière — si mon propos, dis-je, porte essentiellement sur le rôle du ministère des travaux publics, c'est parce que, dans la vallée du Rhône notamment, le problème de la protection revêt une importance extrême.

En effet, les techniciens des services départementaux reconnaissent que si tout ce qui peut être fait techniquement et raisonnablement sur le plan financier était réalisé, 80 p. 100 environ des inondations seraient évitées dans leurs effets dévastateurs.

Or, monsieur le ministre, les victimes de ces inondations, de ces ruptures périodiques de digues — elles sont rompues actuellement, laissant libre cours aux eaux — sont en général des agriculteurs qui, comme on le leur a demandé en raison des nécessités économiques modernes, s'efforcent de s'adapter aux conditions de la vie actuelle et de devenir « compétitifs », investissent, consentent des sacrifices. Il est difficile, monsieur le ministre, de leur demander, outre ces sacrifices qui sont ceux de tous les agriculteurs français et considérant les difficultés qu'ils rencontrent du fait de la distorsion entre les prix agricoles et les prix industriels, de supporter les méfaits de l'inondation qui ravage leurs propriétés et porte donc atteinte tant à leur richesse matérielle qu'à leur détermination morale.

Monsieur le ministre, je vous demande non seulement des assurances, mais également des précisions et, si possible, des engagements. Car votre réponse, les éclaircissements que vous apporterez, les engagements, que j'espère vous prendrez, sont attendus par les intéressés non seulement avec impatience mais avec anxiété.

Au nom des parlementaires de mon département et peut-être encore davantage au nom de tous les élus locaux qui m'ont spécialement mandaté auprès de vous, j'espère que vous nous apporterez ces précisions et ces engagements, et que, en un mot, nous ne serons pas déçus. (*Applaudissements.*)

M. le président. Mes chers collègues, les temps de parole sont maintenant épuisés. M. Boinvilliers est inscrit pour trois minutes, ainsi que M. Delachenal. Je vais leur donner la parole, mais je serai impitoyable quant à la durée de leur intervention.

La parole est à M. Boinvilliers.

M. Jean Boinvilliers. Au lendemain du désastre causé par les récentes inondations dans les départements du Centre et du Sud-Ouest, qui ont été évoquées il y a encore un instant, permettez-moi, monsieur le ministre, d'attirer votre attention sur les crues du Cher qui causent chaque année d'énormes dégâts dans les départements du Cher, de l'Allier, de Loir-et-Cher et d'Indre-et-Loire.

A la suite de la seule crue du 26 mai 1958 et dans le seul département du Cher, les dégâts ont été considérables. A Vierzon, plusieurs quartiers ont été inondés. Dans de nombreuses usines, une partie du matériel a été détériorée, et cela a entraîné la mise en chômage de plusieurs centaines d'ouvriers.

L'agriculture du Cher a aussi beaucoup souffert de cette crue. Les inondations ont atteint partiellement trente communes, recouvrant 5.000 hectares de terres cultivées et de prairies. On estime à 835 hectares la superficie des jardins familiaux recouverts par les eaux et à 800 hectares celle des cultures maraîchères éprouvées à Vierzon.

Nous ne voulons plus revoir cela. Nous voulons que la vallée du Cher reste habitable, prospère, cultivable et accueillante.

Le malheur est que cette crue catastrophique de 1958 n'a pas suffi à attirer une active attention des pouvoirs publics. Votre administration estimait que le Cher — rayé depuis 1957 de la nomenclature des rivières navigables et flottables — n'avait plus à être entretenu par ses soins, mais le cours d'eau restait cependant domaine de l'Etat. Dans cette situation, personne ne voulait s'en occuper.

Enfin, tout dernièrement, une solution est intervenue, et je vous en remercie, par laquelle l'Etat accepte d'exécuter les travaux sur les crédits d'entretien des voies navigables à concurrence de 70 p. 100, à condition qu'il y ait une participation des départements. Je crois savoir que cette participation serait prélevée sur les crédits d'entretien des voies navigables inscrits au chapitre 35-31.

Je voudrais que vous puissiez m'en donner l'assurance et que, aussitôt l'accord donné par le Conseil général sur la participation de 30 p. 100 qui lui est demandée, les travaux puissent commencer.

Au moment où Vierzon connaît les difficultés économiques que l'on sait — difficultés qui ne seront surmontées que par l'implantation d'industries nouvelles — il est inconcevable que certains quartiers industriels restent inondables.

Monsieur le ministre, la contribution que je vous demande d'apporter à la renaissance de la deuxième ville du Cher est tout simplement que ses ateliers actuels et futurs puissent tourner au sec.

M. le président. La parole est à M. Delachenal. (*Applaudissements à droite.*)

M. Jean Delachenal. A deux reprises différentes, dans la discussion, il a été fait état du projet d'aménagement de la station de ski des « Belleville », dans le département de la Savoie.

Je voudrais apporter quelques précisions à ce sujet.

Certains ont indiqué que ce projet n'était pas rentable et qu'il serait préférable d'utiliser ailleurs les crédits. D'autres ont déclaré que ce projet était beaucoup trop ambitieux et qu'il devrait être réduit.

Pour rassurer mes collègues, je voudrais indiquer que cette réalisation a été approuvée par le conseil général de la Savoie à l'unanimité de ses membres et cela, après une étude technique très approfondie faite par Emile Allais dont personne, je pense, ne peut discuter la compétence en la matière.

Je serais très heureux que les censeurs de ce projet viennent visiter cette région magnifique de la Savoie située en pleine montagne à 1.800 mètres d'altitude, région que vous avez survolée, monsieur le ministre, et que M. le secrétaire d'Etat aux finances, parfait skieur, connaît également. Aux dires de l'ancien champion du monde Emile Allais, c'est le plus beau champ de ski de l'Europe.

Si l'on s'inspire de l'expérience de la station de Courchevel, créée de toutes pièces en 1946 par le conseil général de la Savoie et dont tout le monde reconnaît maintenant la réussite, qui refuse chaque saison de très nombreux clients, faute de place, on peut dire sans crainte de se tromper que le projet d'aménagement des « Belleville » n'est pas chimérique et qu'il sera même insuffisant pour faire face aux demandes de plus en plus nombreuses des skieurs.

D'ailleurs, la future station des « Belleville » doit être, dans l'esprit de ses promoteurs, une station populaire permettant à nos travailleurs de se reposer et de respirer l'air pur et vivifiant dont les poumons des habitants des villes ont de plus en plus besoin.

Aussi, monsieur le ministre, nous vous félicitons d'avoir prévu la réalisation de ce projet dans vos propositions budgétaires. Nous souhaitons seulement que l'Etat, concurremment, fasse un effort pour faciliter l'accès routier de la Savoie. Nous aimerions que le projet de percement du tunnel de l'Epine soit rapidement réalisé pour permettre aux nombreux amis de la montagne et du ski, aux Lyonnais en particulier, de venir plus facilement dans nos stations savoyardes. Nous souhaitons également que soit aménagée la route qui longe le lac du Bourget et qui nous relie à la capitale.

Nous comptons sur votre concours, monsieur le ministre, et souhaitons que notre espoir ne soit pas déçu. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je voudrais répondre très brièvement, que l'on m'excuse de cette infraction protocolaire auprès de mon collègue des travaux publics, à certaines questions qui ont été posées et qui concernent le département des finances.

J'ai déjà répondu hier, à l'occasion de l'examen du budget agricole, à M. Trébosc sur les gîtes ruraux.

Ceux-ci sont soumis à deux sortes d'impositions : à la patente et aux taxes sur le chiffre d'affaires.

Il est actuellement envisagé de faire bénéficier ces gîtes de la patente saisonnière. Aller au-delà poserait un problème délicat car l'impôt des patentes est un impôt local et il convient de veiller à une juste répartition des charges sur le plan local.

Le projet de réforme des taxes sur le chiffre d'affaires déposé par le Gouvernement réglerait les problèmes posés par ces taxes, car les revenus des gîtes ruraux se trouveraient normalement en deçà du seuil d'imposition prévu par ce projet.

M. Jean Chazelle. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Chazelle, avec la permission de M. le secrétaire d'Etat.

M. Jean Chazelle. Je voudrais, monsieur le ministre, vous demander une précision.

Je suis d'ailleurs intervenu auprès de votre secrétariat au sujet de la question qui me préoccupe.

Les gîtes ruraux ont ceci de particulier qu'ils n'abritent des familles urbaines que pendant quelques mois. Or le prix de location aux familles urbaines est de l'ordre de 10.000, 12.000, 15.000 voire 20.000 francs au plus pour la saison, alors que le montant de la patente est quelquefois de 15.000 francs par an.

C'est ridicule et voilà la cause du mécontentement qui est à l'origine des critiques qui sont formulées à cet égard depuis deux jours.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Cet aspect de la question est réel en effet.

Mais, en outre, comme je vous l'ai dit, les gîtes ruraux sont soumis aux taxes sur le chiffre d'affaires, auxquelles ils échapperaient normalement si le projet de réforme de ces taxes était adopté par le Parlement.

Je suis également disposé à examiner l'importante question des patentes mais, en rappelant qu'il s'agit d'un impôt local et que nous sommes assujettis de ce fait à certaines précautions.

Par ailleurs, M. Laurin et M. Padovani ont évoqué la possibilité d'opérer un prélèvement éventuel sur le produit de la vente de l'essence utilisée par les bateaux plaisanciers, en vue d'améliorer les ports de plaisance.

Contrairement à ce qui a été dit, les ressources qui alimentent le fonds d'investissement routier ne sont prélevées que sur le produit de la vente des carburants routiers proprement dits. Aucun prélèvement n'est donc opéré au profit de ce fonds sur les carburants utilisés par les bateaux plaisanciers.

D'autre part, l'affectation au titre de ressources à un fonds me paraît compte tenu de la nature des opérations une solution trop lourde et complexe.

Nous nous sommes donc mis d'accord avec M. le ministre des travaux publics et des transports pour faire figurer désormais dans son budget, une ligne particulière pour l'équipement des ports de plaisance. Cette ligne fait l'objet cette année d'une première dotation et je conviens volontiers que nous devons nous montrer très attentifs, l'an prochain, à l'ajuster aux besoins.

L'insuffisance du crédit d'entretien des routes a été également évoquée.

Sans doute peut-on parler d'une certaine insuffisance. C'est peu de chose auprès de la situation des années récentes.

Dans ce domaine, nous avons tenté de porter progressivement les dotations à un niveau voisin du niveau jugé souhaitable, et qui reste probablement supérieur à celui qui a été atteint cette année. Mais nous sommes partis de 20.700 millions en 1959; nous sommes passés à 23.600 millions en 1960 et nous atteignons dans le budget de 1961 25.600 millions. Il y a donc une progression régulière qui, chaque année, a été de l'ordre de 10 p. 100.

De même a été abordé le problème de la répartition entre l'Etat et les collectivités locales des frais de financement concernant les travaux portuaires. Dans ce domaine, une étude est en cours qui associe au ministère des travaux publics les collaborateurs du ministre des travaux publics et ceux des finances.

M. Palmero a demandé si un financement international des autoroutes ou tout au moins d'une partie du réseau d'autoroutes était envisagé par le Gouvernement.

Nous avons posé la question à la Banque européenne d'investissement à Bruxelles et les modalités de financement de l'autoroute Paris-Bruxelles sont actuellement étudiés.

Je précise, dans le domaine des autoroutes, que nous maintenons, contrairement à certaines indications, le principe du péage tel qu'il a été ébauché dans le texte de base de 1955 et confirmé dans le décret du printemps dernier. Le choix des lieux d'implantation de ces péages, notamment pour les autoroutes de dégagement, fera l'objet de précisions qui seront données par M. le ministre des travaux publics.

Nous maintenons ce principe des péages, pour deux raisons: l'effort financier considérable nécessaire pour mettre en chantier et développer un réseau d'autoroutes rend souhaitable de disposer d'une ressource ainsi affectée ; en outre, les péages permettent de réaliser pour certaines opérations, des financements particuliers. Ce fut le cas pour l'autoroute de la côte d'Azur et en ce moment, vous le savez, des études sont en cours pour d'autres autoroutes, notamment la liaison Vienne-Valence.

Les questions posées par M. Anthonioz sont relatives au statut fiscal de l'hôtellerie.

Le Gouvernement, et M. Buron l'a dit à plusieurs reprises, est tout à fait conscient du problème fiscal de l'hôtellerie, à une époque où il est particulièrement utile que les hôtels puissent se moderniser et supportent, en conséquence, des charges financières qui ne soient pas écrasantes.

Ainsi le projet de réforme des taxes sur le chiffre d'affaires prévoit-il la déduction des investissements hôteliers au titre de la taxe sur la valeur ajoutée. C'est à l'occasion de l'examen de ce projet que nous examinerons dans quelle mesure la fiscalité hôtelière doit faire l'objet d'autres aménagements.

Enfin M. Nungesser, après avoir décerné les roses à l'un, a réservé les épines aux autres, ce qui est contraire à la nature même des choses, qui veut qu'elles soient les unes et les autres placées sur la même tige. (*Sourires.*)

M. Nungesser, ce faisant, a fait preuve de quelque injustice.

En effet, pour ce qui concerne les sports nautiques, je lui rappellerait qu'un texte du début de 1959 avait prévu l'assujettissement à la taxe à la valeur ajoutée des bateaux de plaisance et que c'est à la suite des observations formulées par lui-même, notamment, que le Gouvernement a procédé à la suppression de cette taxation très lourde.

Pour en terminer avec le financement des autoroutes, j'indique — comme M. le ministre des travaux publics le confirmera après moi avec plus d'éclat — qu'il s'agit d'un problème à moyen et à long terme, du fait que l'effort financier doit être poursuivi et vraisemblablement amplifié pendant la période considérée et que, dans cette œuvre, le département des travaux publics et celui des finances sont étroitement associés pour une réalisation commune. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dumortier, pour une minute.

M. Jeannil Dumortier. M. le secrétaire d'Etat au budget s'est bien gardé de répondre aux observations que j'ai présentées concernant l'équilibre du budget des chemins de fer.

Sans doute me répondra-t-il que M. le ministre des travaux publics et des transports le fera tout à l'heure. Mais, étant donné que ce sont ses propres services qui, en avril, sans consulter le département des travaux publics, ont fixé dans le budget les chiffres qui y figurent actuellement, j'aurais été très heureux que, absent ce matin, il m'apporte une réponse cet après-midi.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Je veux simplement demander à M. le secrétaire d'Etat aux finances s'il accepte la proposition de la commission des finances, qui a été exposée ce matin et qui tend à faire apparaître dans les lignes budgétaires concernant la S. N. C. F. les trois lignes suivantes qui permettraient au Parlement de se rendre compte beaucoup plus clairement du rôle de la S. N. C. F. :

« Subvention pour obligations de service public ;

« Subvention pour pertes de recettes dues à l'absence de liberté tarifaire ;

« Subvention pour non autorisation de tarif d'équilibre ».

La commission des finances attacherait une grande importance à cette modification de la présentation budgétaire de la subvention à la S. N. C. F., car elle lui permettrait enfin d'y voir un peu clair dans le rôle économique et social de cette entreprise.

M. Jeannil Dumortier. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Sur la S. N. C. F., j'ai scrupule à répondre car le ministre de tutelle, M. le ministre des travaux publics et des transports, va certainement évoquer ce problème et donner à l'Assemblée les éléments permettant d'expliquer pourquoi les chiffres du budget de 1961 sont assurément différents de ceux qui avaient fait l'objet d'une prévision, d'ailleurs corrigée, au cours de la période à laquelle il a été fait allusion.

Je crois qu'il est possible chaque année, à l'occasion de la discussion budgétaire, de donner au Parlement la ventilation de la subvention budgétaire désirée par M. Ruais. Mais il ne faut pas s'imaginer qu'on puisse aller jusqu'au bout d'une telle analyse car le propre de la subvention d'équilibre est d'avoir un caractère résiduel lorsque l'ensemble des liens contractuels ou des obligations analysables de la S. N. C. F. ont fait l'objet d'un règlement financier dans le cadre des travaux budgétaires. Le déficit résiduel subsistant peut être comblé par un certain nombre de mesures, notamment par des mesures tarifaires, auxquelles fait allusion M. Ruais. Mais il est impossible d'imputer à telle ou telle partie de l'insuffisance tarifaire un montant partiel de la subvention d'équilibre.

D'autre part, il n'est pas normal, dans le cas des chemins de fer, par rapport notamment au réseau des transports de la région parisienne, la procédure d'approbation n'étant pas la même, de faire apparaître dans une ligne distincte un refus d'augmentation comme justifiant telle ou telle partie de la subvention d'équilibre.

En fait, il est préférable que l'importance et les éléments de cette subvention d'équilibre soient exposés au Parlement. C'est là l'objet même du débat budgétaire.

M. Jeannil Dumortier. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Dumortier, je ne peux pas vous la donner. Je vous l'ai déjà donnée une fois, et nous avons encore à entendre M. le ministre des travaux publics et à voter un certain nombre de textes.

M. Jeannil Dumortier. Monsieur le président, M. le ministre n'a pas répondu à ma question. Sa Seigneurie n'a pas daigné répondre, une fois de plus !

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur le président, vous venez de me rappeler utilement les obligations de notre horaire. Si je limite mon propos, c'est pour trois raisons.

La première, c'est mon désir d'essayer de mener ce débat à son terme à peu près dans le délai prévu.

La seconde, c'est que les six rapports et les commentaires de leurs auteurs et les interventions ont précisé très clairement les données essentielles du budget des travaux publics.

La troisième raison est mon désir d'apporter une réponse à diverses questions précises et d'évoquer un certain nombre de problèmes particuliers du plus grand intérêt.

Je me bornerai donc à souligner que l'effort qu'exprime le budget de 1961, poursuit et développe celui des années précédentes, dans trois directions.

C'est d'abord la réforme du ministère et de ses services. Sur ce point, je me réfère aux interventions des différents rapporteurs. Ceux-ci ont indiqué la portée de la réforme de l'ancienne direction générale des transports devenue direction des transports terrestres, celle de la création du service des affaires économiques et internationales, du service de la coopération technique et de la mission confiée à un haut fonctionnaire pour coordonner les affaires sociales.

En ce qui concerne les services extérieurs du ministère, plusieurs orateurs ont remarqué que la réforme du service ordinaire des ponts et chaussées, la division et le regroupement des circonscriptions n'étaient pas mauvaises en elles-mêmes et ils ont approuvé ces mesures; ils ont demandé néanmoins pourquoi, alors que les tâches devenaient de plus en plus lourdes, le nombre des titulaires des circonscriptions diminuait.

J'indique — plusieurs missions parlementaires en ont d'ailleurs témoigné — que le ministère des travaux publics se place au premier rang des départements ministériels qui ont répondu et répondent à l'appel lancé pour l'encadrement nécessaire aux travaux en Algérie.

Il est certain que l'envoi en Algérie des ingénieurs des ponts et chaussées et des travaux publics ainsi que des adjoints techniques en satisfaisant complètement les demandes qui m'ont été adressées, impose certaines contraintes dans l'encadrement en métropole.

Malgré les besoins de nos régions, que tous les maires et conseillers généraux connaissent, il faut faire face aux besoins de l'Algérie et de l'assistance technique.

Des demandes ont été faites concernant un problème général d'organisation dont la nature ne relève pas de mon seul ministère, le problème de l'hydraulique.

Dans les pays industrialisés, la question de l'eau avait paru, au XIXe siècle, perdre de son importance, alors que naturellement dans des régions moins favorisées, celles qui n'ont pas un climat tempéré et où l'eau manque, elle restait au premier plan des préoccupations. Les problèmes concernant l'eau — besoins agricoles, navigation fluviale, protection contre les inondations — réapparaissent aujourd'hui avec acuité.

Je ne prétends pas épuiser maintenant cet important débat, mais il est certain qu'un effort de coordination devra être réalisé en première étape si l'on veut résoudre efficacement le problème du recensement des ressources et de l'utilisation de l'eau.

En ce qui concerne la « vieille maison » — comme disent ceux qui lui ont appartenu et qui sont assez nombreux sur ces bancs — je précise que nous allons nous efforcer de réorganiser les services du tourisme.

L'un des orateurs a déclaré que la réforme n'était encore qu'au stade des espérances. C'est exact. Mais si je me réfère cependant à la situation décrite lors du débat budgétaire de 1960 je crois pouvoir dire qu'en réalité la réforme a démarré.

M. Catalifaud a souhaité plus de rapidité dans l'exécution des réformes entreprises.

Ce qui compte ici c'est la continuité dans le dessein de réformer. Quand on a la conviction que l'on est sur le bon chemin et que l'on sait que ce chemin sera suivi, il est sage parfois de prendre quelques précautions. Cela n'exclut pas, naturellement que sur l'essentiel, je sois d'accord avec M. Catalifaud. S'agissant du commissariat au tourisme, j'ai noté cependant le désir exprimé que la réforme s'accompagne du souci d'assurer des contacts plus souples et plus fréquents entre une Assemblée qui a montré aujourd'hui — et je l'en remercie — l'intérêt qu'elle portait aux problèmes touristiques et hôteliers, le conseil supérieur du tourisme et le commissariat général au tourisme.

La seconde direction dans laquelle le ministère a développé ses efforts, comme le soulignent d'ailleurs de nombreuses questions posées, concerne les investissements. Dans ce domaine, la situation est la suivante : nous avons fait plus en 1961, mais c'est encore trop peu. Je crois que c'est d'ailleurs à cette

conclusion que peuvent se résumer toutes les interventions. Je me réjouis en tout cas que tous les orateurs aient bien voulu souligner, en même temps que leurs légitimes préoccupations, les résultats déjà enregistrés.

M. Eugène Van der Meersch. Nous vous avons félicité.

M. le ministre des travaux publics et des transports. En matière de navigation fluviale, une question d'une haute importance a été soulevée par M. Van der Meersch à cette tribune. Mes services ont envoyé à M. Van der Meersch une lettre qui, je le pense, répond à ses préoccupations. Je sais que le conseil général du Nord doit se saisir de cette question. Je veux en tout cas exprimer mon désir de développer la navigation fluviale qui conditionne l'essor économique de la région du Nord.

Les travaux du barrage sur la Haute-Seine se poursuivent. Des craintes ont été exprimées dans la presse sur la situation de la région parisienne. Des promesses ont été faites il y a dix-huit mois. Elles ont été tenues. Sans doute eût-il été souhaitable d'entamer les travaux plus tôt afin d'éviter toute crainte pour 1961. Cela n'a pas dépendu de moi.

M. Dumortier a posé la question de l'aménagement de la Seine dans la région de Fontainebleau, Chartrette, Samois, etc.

Cette question a été maintes fois et longuement traitée. Dans ce domaine, j'ai par scrupule, et devant les difficultés, décidé de décaler légèrement la mise en œuvre du programme. Ce report a permis de faire une étude technique très approfondie et d'établir des maquettes précises qui sont à la disposition des différents rapporteurs ; j'ai, comme M. Dumortier, lu attentivement les rapports techniques établis sur les conséquences des diverses solutions qui pourraient être retenues.

Je puis l'assurer que le maximum de précautions est pris dans ce domaine. Il peut avoir la certitude que, du point de vue technique, l'enquête, qui n'est pas encore commencée mais qui va s'ouvrir, donnera les garanties les plus sûres. Sur ce point, il peut être tranquillisé.

En ce qui concerne les ports, je partage les préoccupations des orateurs. Peut-être, par rapport à d'autres parties du budget, peut-on avoir l'impression que l'aspect « trop peu » est un peu plus notable que l'aspect « plus ». Je plaiderai donc, sinon coupable, du moins conscient.

Je peux dire simplement que j'ai pris l'an dernier, certains engagements et que je les ai tenus : une étude d'ensemble est en cours sur la modernisation du régime des ports, c'est-à-dire pour renforcer, comme l'ont dit les différents orateurs, l'aide apportée par l'Etat aux différents ports qui doivent faire face au Marché commun. Les solutions que j'examinerai avec mon collègue des finances tiendront compte le plus possible de ce qui est fait dans les autres pays.

Je partage en effet le souci de tous les orateurs : rapprocher au maximum la situation de nos ports de celle des ports étrangers avec lesquels ils sont en concurrence.

En matière de routes, vous avez eu l'insigne privilège que des réponses soient apportées par M. le secrétaire d'Etat aux finances lui-même.

Je m'en réjouis car chacun sait qu'en ce domaine l'on aime discuter de la question avec le ministère technique mais l'on préfère avoir les réponses du ministère des finances.

Je voudrais cependant dire un mot de la conception du plan routier. Je suis un peu surpris de constater que l'on reproche parfois à notre programme de mettre l'accent sur les liaisons des grandes villes avec Paris et de négliger les liaisons transversales. Ce reproche peut paraître exact dans la mesure où l'on considère le plan à partir du projet élaboré en 1955, consacré naturellement aux secteurs routiers connaissant effectivement la circulation la plus dense. Mais si l'on examine le programme tel qu'il a été conçu l'année dernière, ce reproche n'apparaît plus tout à fait fondé.

Lorsqu'on observe une carte, on voit tout de suite ce qu'est par exemple la route Paris-Marseille. On voit ainsi clairement ce qu'est une liaison transversale qui, comme Nantes-Genève, emprunte nécessairement et successivement plusieurs tronçons de voies.

Je l'ai dit devant la commission de la production et des échanges, le vrai problème consiste à relier les secteurs routiers connaissant le maximum de circulation dans différentes régions, de telle sorte que l'on puisse aller de Nantes à Genève, par exemple, uniquement par des routes dites de première ou de deuxième catégorie répondant à des normes satisfaisantes, compte tenu du trafic actuel et prévisible.

La solution ne consiste pas à tracer un seul trait, mais à faire en sorte que pour aller de Nantes à Genève, de Bordeaux à Genève ou de Bordeaux à Strasbourg, on ait le choix entre deux ou trois voies ne comportant que des secteurs routiers qui, à la fin de la réalisation du programme routier, auront été améliorés, de telle manière que l'on pourra y circuler dans les meilleures conditions.

M. Giscard d'Estaing vous a répondu sur la question du péage et sur celle de l'entretien qui, à juste titre, vous tient tous à cœur. Je vous remercie d'avoir compris l'intérêt du problème car ce qui a été dit sur ce point est excellent.

D'autres problèmes ont été évoqués. Celui de la construction automobile dont je sais tout l'intérêt, l'a été par plusieurs d'entre vous. Pour ce qui me concerne, il est vrai que l'amélioration du réseau routier apporte un élément de solution au problème. J'en ai profondément conscience. Il est de fait que la moindre progression dans le domaine de l'industrie automobile montre clairement à quel point il est nécessaire de hâter les travaux routiers.

En ce qui concerne les liaisons au-delà de Nice et vers l'Italie, je réponds à M. Palmero qu'il est bien entendu que l'autoroute de l'Estérel est ce qu'elle est, mais qu'il est bien entendu aussi que nous avons prévu de poursuivre les travaux, non pas sous forme d'autoroute, mais en tout cas en assurant, dans un délai raisonnable, une liaison routière de bonne qualité jusqu'à la frontière.

Je réponds à M. Laurin, en ce qui concerne la bretelle routière qu'il réclame, qu'elle n'est pas oubliée mais qu'elle concerne la voirie départementale. C'est une question à mettre au point avec M. le ministre de l'intérieur et le conseil général intéressé.

De nombreuses questions m'ont été posées concernant les investissements de la S. N. C. F., à propos notamment de l'annuité de renouvellement. Je dois dire que si les crédits d'investissement de la grande compagnie nationale n'ont pas été augmentés dans la même proportion que ceux des routes ou des voies fluviales, c'est sans doute parce qu'à juste titre pendant les années qui ont suivi la Libération et depuis lors un gros effort a été réalisé ici. Il est assez naturel que je fasse aujourd'hui porter l'effort sur les investissements qui ont été relativement plus négligés, sans oublier pour autant tout l'intérêt que présentent les investissements de la S. N. C. F.

Pour ce qui est des transports de la région parisienne, auxquels, je m'en félicite, on a consacré plusieurs interventions, je précise que 1961 sera l'année du démarrage de la construction du métro express régional. Cette action sera complétée par l'allongement des quais, la mise sur pneus de la ligne de Vincennes—Neuilly, opérations destinées à accroître la capacité de transport du métro.

J'indique à M. Frédéric-Dupont qu'en ce qui concerne la liaison Orsay—Orly et l'hôtel d'Orsay, le problème se pose de la façon suivante :

Il est exact que des offres intéressantes ont été faites à la S. N. C. F. pour le terrain, en fonction notamment des perspectives d'une liaison Orsay—Orly. Il semble néanmoins que les intéressés voudraient avoir la plus large liberté pour, non pas seulement ouvrir un hôtel, mais s'orienter vers des formules maintenant plus rentables, comme la location d'appartements ou de bureaux, ce qui ne répond pas à nos préoccupations sur le plan du tourisme.

En réalité, nous devons concilier deux soucis contradictoires : d'une part, le légitime désir de la S. N. C. F. de tirer le meilleur prix de ses installations, ce qui permettrait d'ailleurs de financer d'autres opérations intéressantes ; d'autre part, la nécessité d'imposer aux acquéreurs éventuels des conditions telles que l'opération développe vraiment la capacité hôtelière de Paris.

Telle est la difficulté qui, jusqu'à maintenant, nous a arrêtés. Je tiendrai volontiers M. Frédéric-Dupont informé de la façon dont nous comptons la résoudre.

Beaucoup de questions ont été soulevées concernant le tourisme. Quoique brièvement, M. le secrétaire d'Etat aux finances y a répondu pour ce qui est du problème fiscal de l'hôtellerie. Il a également noté l'apparition d'une nouvelle ligne budgétaire, inscrite à ma demande, mais qui concerne les ports de plaisance.

M. Lombard a évoqué la question du dégazage des navires. Elle nous préoccupe beaucoup ainsi que celle de la propreté des plages. Je suis convaincu de la nécessité des stations de dégazage.

M. Pierre Courant. Encore faut-il leur assurer vie et appliquer la convention de Londres.

M. le président. Monsieur le ministre, M. Frédéric-Dupont aurait voulu vous interrompre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Bien volontiers.

M. le président. Avec la permission de l'orateur, la parole est à M. Frédéric-Dupont.

M. Frédéric-Dupont. Monsieur le ministre, vous m'avez répondu sur un point très intéressant certes, mais qui n'est pas pour moi le point essentiel.

J'aurais souhaité que vous répondiez à la question qui me préoccupe surtout, celle qui a trait à l'état des études relatives à la création de l'aérogare d'Orsay.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Entendez-nous bien, monsieur Frédéric-Dupont.

Le projet que j'ai trouvé lorsque j'ai pris la charge du ministère des travaux publics ne concernait nullement la création de l'aérogare d'Orsay, mais simplement la liaison ferroviaire Orly-Orsay et la construction d'un hôtel.

Le problème est effectivement de savoir, compte tenu du projet de métro régional, à quel endroit le raccordement entre la prolongation Orly-Austerlitz ou Orly-Orsay s'effectue le mieux avec le métro.

Les études en cours à ce sujet sont activement poursuivies.

Je reviens à la question du dégazage des navires. MM. Courant et Lombard ont eu raison de protester contre certaines pratiques actuelles. Tout le problème réside dans la façon d'assurer l'obligation de dégazer imposée non seulement aux navires français, et qui n'est pas toujours facile à contrôler, mais aussi aux navires étrangers, qui, selon la convention de Londres, devraient dégazer à moins de 50 milles — nous proposons maintenant moins de 100 milles — de nos côtes.

C'est un problème de police des mers dont la solution se heurte à de nombreuses difficultés. Si beaucoup de navires anglais se plient à la formule du dégazage, combien de petits navires étrangers ne s'y prêtent pas. Au moment de naviguer dans la Manche et dans la mer du Nord ils sont tentés de dégazer avant d'entrer au port malgré les efforts qui ont été faits tant au Havre qu'à Brest pour qu'ils puissent trouver la station de dégazage qui leur permettrait de procéder à la vidange.

M. Delachenal et d'autres orateurs ont évoqué l'aménagement de Saint-Martin-de-Belleville et des Trois-Vallées. Je suis heureux, en passant, de rendre hommage à l'Assemblée qui a bien voulu cette année s'intéresser plus particulièrement au tourisme. Alors que l'an dernier nous n'avions eu à ce sujet que deux ou trois interventions seulement, probablement parce que l'été avait été beau et que le tourisme ne s'était pas trop mal porté (*Sourires*), cette année nous avons eu des interventions plus nombreuses sans doute parce que la saison n'a pas été très bonne, qu'elle a même été dans certains secteurs franchement médiocre et qu'il était normal que les représentants des populations les plus éprouvées par ces difficultés s'en fassent l'écho.

Au sujet de Saint-Martin-de-Belleville, les rapporteurs se sont inquiétés de certains chiffres cités, tel celui de 18.000 chambres. Je tiens à préciser ceci : Premièrement, ce n'est pas l'Etat qui finance, c'est une société créée avec les collectivités locales. Deuxièmement, ce qu'on demande ce sont des prêts du F. D. E. S., qui sont ouverts aux équipements collectifs en général et non pas seulement à Saint-Martin-de-Belleville. Troisièmement, le projet actuellement retenu porte sur une capacité d'hébergement de 2.500 chambres.

Certains ont été sans doute tentés d'extrapoler vers l'avenir et d'aller au-delà de ce qui est raisonnable, mais soyez en sûr, le Gouvernement, est suffisamment économe non seulement des crédits mais aussi des possibilités de prêts pour que le projet soit réalisé par tranches successives et il sera possible de voir à chaque étape si la réalité répond effectivement aux espérances que nous voulons encourager.

J'en viens enfin à la grande question de l'insuffisance des investissements pour la lutte contre les inondations.

J'indique à M. Poudevigne qu'en ce qui concerne le Gard un important programme a été établi à la suite de la catastrophe. Sa mise en œuvre se déroule normalement et il n'y a pas de difficultés financières particulières à craindre à cet égard pour 1961.

Beaucoup de problèmes nouveaux ont été soulevés à propos des inondations, notamment ceux des dommages privés. Mais il y a aussi la question de la réparation des dommages publics, qui pèse lourdement sur les budgets de l'Etat et des collectivités publiques. Je suis sur le point d'obtenir un premier crédit, mais là encore ce sera trop peu évidemment étant donné la grandeur des besoins.

Il me semble que la plupart des orateurs considèrent que toutes les mesures de prévention doivent être mises à la charge de l'Etat. Je rappelle qu'il existe une législation qui date de longtemps, de la fin du XVIIIe siècle et du début du XIXe, qui prévoit que l'Etat aide un certain nombre de collectivités locales ou d'organismes spéciaux créés à cette fin. L'heure est-elle venue pour l'Etat de se substituer entièrement à ces collectivités ? Doit-il prendre en charge l'ensemble des dépenses de prévention ? Cela risquerait, il faut bien de reconnaître, de nous entraîner très loin. Cela nécessite une étude spéciale sur la protection contre les eaux. Avant de changer un système peut-être compliqué et qu'on pourrait simplifier administrativement mais qui a malgré tout fait ses preuves pendant des années, il faudra y réfléchir longuement.

La troisième direction dans laquelle l'action du ministère se développe est celle d'une meilleure coordination des transports destinée à assurer une utilisation rationnelle des investissements.

De la coordination tarifaire, je dirai peu de choses, elle m'apparaît nécessaire et sera mise en application avec toutes les précautions voulues.

Comme l'a indiqué M. Ruais, je pense que la coordination est faite d'une série de mesures qui doivent être prises avec prudence.

La mise en application de la tarification routière est le corollaire nécessaire de la prudence dont on doit faire preuve dans une certaine dépéréquation des tarifs ferroviaires. Cette politique d'ensemble s'inspire du souci de la situation de régions moins industrialisées que d'autres.

La mise en application d'une tarification routière de caractère réglementaire conduira à préciser, à renforcer les modalités de l'intervention de l'Etat dans la tutelle qu'il assure sur les groupements professionnels. Elle conduira également à un effort sur le plan de l'organisation commerciale. Je reconnais la nécessité de ces efforts, mais je crois également qu'il faut poursuivre une action dont la mise en œuvre a été si longtemps attendue.

M. Dumortier a évoqué la question de l'augmentation des tarifs de la S. N. C. F., celle aussi de la subvention d'équilibre dont il a contesté l'évaluation qui en a été faite. Nous sommes aujourd'hui à l'heure des prévisions, toujours difficiles en matière de transports. Je puis vous assurer que les solutions tarifaires qui seront retenues tiendront compte de la situation économique et sociale et d'un souci de bonne gestion commerciale de la S. N. C. F.

Mesdames, messieurs, je ne retarderai pas plus longtemps le passage à la discussion des crédits; j'ai d'ailleurs dépassé le temps de parole qui m'était imparti. J'ai fait un exposé dont caractère haché s'explique par mon désir de ne pas laisser sans réponse les nombreuses questions qui m'ont été posées.

Les problèmes qui relèvent de mes responsabilités ministérielles sont nombreux et importants. Je suis certain que nous aurons prochainement l'occasion d'y revenir, cette discussion a certainement permis l'expression de préoccupations diverses et légitimes. (*Applaudissements.*)

M. le président. Sur le titre III de l'état G, je suis saisi de deux amendements ayant le même objet, le premier, n° 59, présenté par M. le rapporteur général au nom de la commission des finances, le second, n° 28 rectifié, présenté par MM. Cance et Lolive, tendant à réduire le montant des crédits de 24.480 nouveaux francs.

Cette réduction a déjà été acceptée par le Gouvernement à propos de ministères précédents.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La réduction de crédits proposée par les amendements est adoptée.

Sur le titre III, la parole est à M. Boscher.

M. Michel Boscher. Si je me suis fait inscrire sur ce titre, c'est que le propos que je voudrais tenir trouve assez mal sa place, puisque en fait, il vise à la fois le titre III, par le biais du chapitre 35-21, mais aussi les comptes spéciaux du Trésor et aussi le budget du ministère de l'intérieur. Je veux parler de la reconstruction der ponts en France.

Le rapport de M. Ruais m'inquiète sur ce point, je ne le cache pas. En effet, je suis obligé de constater, en lisant les

chiffres, que ce problème semble ne pas préoccuper particulièrement le ministre des travaux publics. J'en veux pour preuve la stabilité des crédits affectés à la reconstruction des ponts sur la voirie nationale — 25 millions de francs en 1961 comme en 1960 — alors que les crédits en matière de travaux routiers en général sont en augmentation, ce dont je me félicite.

Ce qui m'inquiète davantage encore, c'est le problème de la réfection des ponts sur la voirie départementale et communale.

Si M. le rapporteur nous laisse espérer l'achèvement des ponts sur les routes nationales dans un délai de sept ou huit ans, en revanche, aucune prévision de délai n'est possible, dit-il, pour les quelque mille ponts restant à rétablir sur les autres routes et plus particulièrement sur la voirie départementale.

Je sais, monsieur le ministre, que vous me répondrez que ces crédits proviennent du budget et du ministère de l'intérieur et que vous n'en pouvez mais. Cependant, si la gestion est diverse, le problème est unique. C'est pourquoi je m'adresse à vous en vous demandant si vos contacts avec votre collègue de la place Beauvau vous permettent d'espérer un effort de ce côté, ce qui n'a pas été le cas, vous l'avouerez, depuis quatre ans, puisque nous en sommes encore à attendre des autorisations de programme nouvelles depuis 1957. Et pourtant il faut aboutir.

Je voudrais évoquer à ce sujet, plus particulièrement, le problème des ponts sur la Seine, dans une région singulièrement développée démographiquement et économiquement, et poser une autre question précise.

De Corbeil-Essonnes à Villeneuve-Saint-Georges, soit sur un parcours de vingt-cinq kilomètres du fleuve, il n'existe plus aucun pont sans limitation de charge. Et pourtant trois ponts existaient avant la guerre; deux étaient ouverts à tout trafic, ceux de Juvisy et de Ris-Orangis, et sont aujourd'hui remplacés par des ponts provisoires — le provisoire dure depuis quinze ans — limités à sept tonnes et à deux tonnes. J'ajoute que le pont provisoire de Ris-Orangis est tellement provisoire et les réparations y sont tellement difficiles à effectuer qu'il est actuellement agrémenté d'une magnifique pancarte portant cette inscription : « Ne vous appuyez pas sur la rambarde », ce qui donne une idée de sa solidité. L'autre pont à charge illimitée avant la guerre est celui d'Evry-Petit-Bourg, aujourd'hui remplacé par une passerelle volante et oscillante ouverte aux seuls piétons. Or, la Seine, à cet endroit, forme une véritable coupure dans la vie économique régionale. Les agglomérations se succèdent de part et d'autre du fleuve, agglomérations de cinq mille, dix mille ou vingt mille habitants, qui ne peuvent communiquer entre elles.

D'autre part, c'est sur la rive gauche que se trouvent les grandes dessertes économiques de la région, S. N. C. F. et autoroute du Sud. Les villes de la rive droite en sont privées et notamment des transports de marchandises par voie de fer.

Il est inconcevable que cette région reste sans pont pendant de longues années encore, alors que des régions moins populeuses, moins développées économiquement ont vu résoudre leurs problèmes.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, en accord avec M. le ministre de l'intérieur, puisque ces ponts sont départementaux, nous donner des assurances au sujet de la reconstruction des ponts de cette région ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je veux répondre à M. Boscher et ma réponse vaudra également pour M. Tomasini et pour tous ceux qui m'ont posé des questions semblables.

Les ponts sur les routes nationales relèvent de la compétence du ministère des travaux publics. S'il est vrai que cette année les crédits d'engagement provenant du fonds routier atteignent un niveau convenable, il reste que le retard enregistré depuis trois ans continue à se faire sentir.

J'ai l'impression qu'il était beaucoup plus facile de dire non à tout le monde lorsque je ne disposais d'aucun crédit, que de choisir entre tant d'obligations essentielles au moment où je pense pouvoir disposer de quelques crédits. (*Sourires.*) Pour les ponts départementaux, nous essayerons avec M. le ministre de l'intérieur, qui est compétent en la matière, de faire le plus possible avec le peu dont je dispose, alors qu'il faudrait disposer de beaucoup.

M. le président. La parole est à M. Frédéric-Dupont.

M. Frédéric-Dupont. Je veux, monsieur le ministre, appeler votre attention sur deux ponts sur la Seine. L'un est détruit depuis vingt et un ans, c'est le pont Saint-Louis ; il est remplacé par une passerelle. L'autre, le pont de Solferino, est interdit à la circulation automobile depuis deux ans. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous donner des précisions sur la date à laquelle ces ponts seront reconstruits ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. En ce qui concerne le pont de Solferino, il est doté cette année. Pour le reste, j'essaye de faire le plus rapidement possible.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (I : Travaux publics et transports), au nouveau chiffre de 33.029.938 nouveaux francs.

(*Le titre III de l'état G, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. Sur le titre IV, la parole est à M. Gavini.

M. Jacques Gavini. Monsieur le président, je m'excuse d'aborder à cette heure la question du chemin de fer de Corse, mais le déroulement prévu de la discussion de ce budget permettait d'en espérer la continuation au cours de la séance de samedi.

Je m'excuse de retenir encore l'attention de l'Assemblée et je m'efforcerai d'être aussi bref que possible.

Monsieur le ministre, le chapitre 45-41 de votre budget consacre cette année la fermeture définitive du chemin de fer de la Corse puisqu'aucun crédit d'exploitation n'y est prévu.

Je constate d'abord — je l'avais déjà fait l'année dernière — que, alors que vous supprimez le chemin de fer de la Corse, le crédit du chapitre 45-41 est depuis l'année dernière deux fois en augmentation. Il a augmenté en cours d'année et vous prévoyez encore une nouvelle augmentation dans votre budget. C'est donc que vous consentez à laisser vivre — je m'en réjouis pour eux car je ne suis animé d'aucun sentiment de jalousie — à la fois les chemins de fer de Provence et ceux du Vivarais. Mais je suis bien obligé de constater une fois de plus qu'en ce qui concerne la Corse vous avez pris une mesure discriminatoire. Vous reconnaîtrez que nous pouvons en concevoir une particulière amertume.

M. Pascal Arrighi. Très bien !

M. Jacques Gavini. La question se pose de la date de fermeture du réseau. La loi de finances de l'année dernière avait, non pas indiqué qu'il fallait mettre en vente le réseau, mais posé à la décision de mise en vente un certain nombre de conditions dont je crois très sincèrement qu'elles ne sont pas remplies.

J'ignore ce que sera l'état d'avancement de la mise en place du service public de remplacement à la date à laquelle vous envisagez la fermeture, mais je ne crois pas qu'il puisse être alors constitué, tout au moins d'une façon satisfaisante.

En ce qui concerne l'état des routes de remplacement, je dois dire que jamais le réseau n'a été impraticable comme il l'est actuellement. Il faut reconnaître que des efforts considérables ont été faits pour sa remise en état mais en ce commencement de la période des pluies, il est absolument impraticable et le sera sans doute pendant une grande partie de l'hiver.

Dans ces conditions, à quelle date envisagez-vous de fermer le réseau ?

Certains avancent la date du 1er décembre. C'est presque le lendemain d'un anniversaire qui nous est cher, à nous Corses, celui du 29 novembre. Je ne crois pas que vous veuillez nous faire un tel cadeau pour célébrer la date anniversaire du rattachement de la Corse à la France.

D'autres envisagent le 1er janvier. C'est là un beau cadeau de nouvel an que vous pourriez nous faire.

Je crois qu'il serait raisonnable, avant de prendre une décision, de venir sur place vous rendre compte personnellement des réalités et voir ce qu'il est possible de faire.

M. Eugène Van der Meersch. Vous avez parfaitement raison !

M. Jacques Gavini. Dans l'état actuel de la question, il ne serait pas raisonnable de fixer dès maintenant une date de fermeture. Un délai de réflexion est encore nécessaire, que je vous demande d'utiliser, monsieur le ministre, pour une visite personnelle, car vous devez comprendre que cette fermeture aura des répercussions.

Elle ne peut pas en avoir ici, sur le plan parlementaire, où nous sommes dénués de toute possibilité d'intervention. Tout au plus pourrions-nous, pourrai-je personnellement ne pas voter votre budget, mais il ne sera probablement pas mis aux voix. Il me resterait donc comme seule ressource de ne pas voter, pour la première fois dans ma carrière parlementaire, l'ensemble du budget de la France.

Sur place, l'agitation sera considérable. Je regrette que M. Giscard d'Estaing ne soit pas à son banc, car un autre problème peut se poser d'ici la fin de l'année, celui de notre statut économique et fiscal. Je crains que d'ici cette date il ne soit réglé de la même façon que vous avez réglé le sort du chemin de fer de la Corse.

Mais je vous mets en garde, non pas en tant que ministre des travaux publics, mais en tant que membre du Gouvernement. Si 1960 devait être l'ère des déceptions, l'ère de l'échec des pourparlers menés avec vous-même et vos collègues du Gouvernement dans le plus grand esprit de conciliation, je crains que 1961 ne soit alors l'année de l'épreuve de force. Cette épreuve de force, vous l'aurez voulue ; ce n'est pas nous qui en aurons pris la responsabilité.

Ne vous étonnez pas alors de voir des hommes que vous avez connus ici, courtois, corrects et compréhensifs, non pas au milieu, mais à la tête de leurs mandants, pour vous arracher les mesures que vous auriez pu nous accorder de bonne grâce et qui ne tendent pas à autre chose qu'à permettre aux Corses de vivre de la même façon et avec le même niveau de vie que leurs compatriotes du continent. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

M. Eugène Van der Meersch. Il se pose en effet en Corse, à cet égard, de réels et graves problèmes.

M. Jean Poudevigne. Attention au 2 décembre ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics et du tourisme. Monsieur Gavini, lorsque l'an dernier nous avons discuté de cette question ici, puis au Sénat, puis de nouveau ici, l'accord s'était fait sur deux conditions à réaliser avant la fermeture du réseau. C'était d'abord que les crédits routiers nécessaires à l'amélioration de la liaison Ajaccio-Bastia soient engagés et dépensés afin que la route soit mise en état. C'était ensuite que les services routiers qui remplaceraient le chemin de fer soient soumis à certaines obligations de service public afin que les usagers — c'est indispensable — bénéficient de cette sauvegarde.

La seconde condition est sur le point d'être remplie. L'inspecteur général des ponts et chaussées et mes collaborateurs qui se sont rendus en Corse ont mis au point la convention. Lorsque l'heure sera venue de faire fonctionner ces transports routiers dans le cadre de l'obligation de service public, le nécessaire sera fait.

Quant à la première condition, la mise en état de la liaison par route entre Ajaccio et Bastia, j'ai entendu quelques-uns de nos amis — soit qu'ils représentent l'île directement, soit que, originaires de l'île, ils représentent d'autres régions de France mais ont conservé au cœur l'amour de leur île natale — dire qu'ils doutaient que je sois en mesure d'engager des travaux d'un montant de 600 millions sur la route Ajaccio-Bastia. Or, à l'heure où je parle, nous avons dépensé les quatre cinquièmes de ce chiffre. J'ai entendu dire par des amis corses que l'importance des chantiers ouverts et des travaux entrepris dépassait ce qu'ils avaient cru et que, sur ce point, ils étaient surpris que le Gouvernement ait tenu ses engagements.

Vous m'avez demandé, monsieur Gavini, si les travaux sont terminés et permettent d'assurer les besoins de la circulation. Les opérations routières — je m'adresse à un technicien ingénieur — comportent deux temps. D'abord il y a les travaux de terrassement ; ils sont presque terminés. Viendront ensuite les travaux de recouvrement et de finissage, qui sont indispensables mais beaucoup moins longs. L'achèvement des travaux de terrassement peut être contrarié par les pluies, mais je répète que le chemin de fer de la Corse ne sera supprimé que lorsque la circulation sur la route sera assurée. J'enverrai un ingénieur général le contrôler sur place.

D'autres représentants de la Corse m'ont dit que, dans le moment présent, en raison des pluies, les grands travaux compliquaient la circulation. Les techniciens m'assurent que ce n'est plus qu'une question de semaines.

Je renouvelle donc l'engagement que j'ai pris l'an dernier : j'ai prouvé cette année que je désirais le tenir : le chemin de fer de la Corse ne sera pas fermé avant que la route soit rendue apte à une circulation normale et avant que les obligations de service public aient été imposées par la convention en cours d'étude, qui est en mesure d'être appliquée dans les semaines qui viennent, avec un transporteur routier.

Je ne vous fixe pas de date, cher monsieur Gavini, parce que fixer une date serait préjuger la date de réalisation d'une condition à laquelle je m'engage. La date sera celle à partir de laquelle la route pourra être considérée comme techniquement utilisable dans les meilleures conditions — peut-être, bien que je ne sois pas un technicien, me rendrai-je sur place pour le constater — et celle à partir de laquelle le service routier pourra fonctionner en donnant aux usagers la garantie d'un service public.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre IV ?...

Je mets aux voix la réduction de crédits proposée pour le titre IV de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (I : Travaux publics et transports), au chiffre de 270.682.642 nouveaux francs.

M. Jean Gavini, M. Pascal Arrighi et **M. Paul Cermolacce.** Je vote contre.

(*La réduction de crédits proposée pour le titre IV de l'état G, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Personne ne demande la parole sur le titre V ?

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports (I : Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 322.800.000 nouveaux francs.

(*L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports (I : Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 85.832.000 nouveaux francs.

(*Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole sur le titre VI ?

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports (I : Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 26.700.000 nouveaux francs.

(*L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports (I : Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 7.140.000 nouveaux francs.

(*Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. L'examen du budget des travaux publics est terminé.

La suite du débat budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

FAITS PERSONNELS

M. le président. Deux de nos collègues avaient demandé la parole pour fait personnel.

Je vais donc leur donner la parole, en leur rappelant qu'en vertu du règlement ils ne disposent que de cinq minutes.

La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Mes chers collègues, je me suis aperçu ce matin, à la lecture du rapport de M. Ruais, que certaines erreurs avaient dû se glisser dans des déclarations qu'il m'attribuait.

Peut-être me suis-je mal exprimé à la commission ou peut-être des erreurs se sont-elles glissées dans la rédaction du procès-verbal ? Je demande donc au président de la commission de rectifier cette erreur par un *erratum*.

Mes amis cheminots se rappellent probablement que dans le passé j'ai toujours su arbitrer leurs problèmes, dans le sens de l'intérêt général et dans le sens des intérêts de l'Etat, ce qui doit les rassurer sur ce que je pense en la matière.

D'autre part, en matière d'expansion régionale...

M. Jean Delachenal. Ce n'est pas un fait personnel !

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Mais si !

... j'ai été amené à me rendre compte qu'il était illusoire de vouloir envoyer en province des industriels qui n'y disposeraient pas, en matière de transport, des mêmes moyens que dans d'autres endroits où ils pourraient être envoyés.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas concevable que je puisse être partisan d'une dépéréquation des tarifs. Par conséquent, je demande à M. le rapporteur de la commission des finances et à M. le rapporteur général de bien vouloir rectifier ce qui figure, de façon contradictoire, d'ailleurs, à deux pages différentes du rapport.

M. Pierre Ruais. Monsieur le président, je suis surpris de l'intervention de M. Dreyfous-Ducas...

M. le président. Monsieur Ruais, vous n'avez pas la parole.

M. Pierre Ruais. Monsieur le président, je désire répondre, car M. Dreyfous-Ducas a soulevé une question qui concerne mon rapport.

M. le président. Je dois donner la parole à M. Pérus, qui l'a demandée pour un fait personnel.

Vous pourrez la demander ensuite, également pour un fait personnel.

M. Pierre Ruais. C'est au nom de la commission que je demande la parole, et non pas pour un fait personnel.

M. le président. Le débat budgétaire a été renvoyé à samedi ; je ne puis donc pas vous donner la parole comme rapporteur.

Je vous la donnerai donc, après l'intervention de M. Pérus, pour un fait personnel.

La parole est à M. Pérus.

M. Pierre Pérus. Sur la foi de rapports oraux, j'avais cru avoir été mis en cause par un de nos collègues. Mais après avoir lu le compte rendu de l'intervention de M. Laurin, je ne crois pas devoir lui répondre. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Ruais, pour un fait personnel.

M. Pierre Ruais. Monsieur le président, je vous remercie.

J'ai été surpris de l'intervention de M. Dreyfous-Ducas, car d'une part il a lu les morasses de mon rapport avant moi, et d'autre part mes souvenirs recoupent parfaitement le compte rendu de la commission et en reproduisent les termes.

— 4 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi portant règlement définitif du budget de l'exercice 1957.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 944, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi portant règlement définitif du budget de 1958.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 945, distribué et renvoyé à la commission des finances, des affaires économiques et du plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi de programme relative à certains équipements militaires, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale le 24 octobre 1960, et qui a fait l'objet d'un vote de rejet en première lecture par le Sénat en sa séance du 9 novembre 1960.

Le texte du projet de loi de programme rejeté sera imprimé sous le n° 946, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

— 5 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. André Laffin un avis présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi de finances pour 1961 (secrétariat général aux affaires algériennes, affaires familiales et sociales) (n° 866).

L'avis sera imprimé sous le n° 947 et distribué.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Samedi 12 novembre, à quinze heures, première séance publique :

Nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi de programme relative à certains équipements militaires ;

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 n° 866 (Rapport n° 886 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) (deuxième partie) :

Services du Premier ministre (*suite*) :

Section I. — Services généraux. (Annexe n° 17. — M. Nungesser, rapporteur spécial.)

Energie atomique. (Annexe n° 20. — M. Le Roy Ladurie, rapporteur spécial ; avis n° 892 de M. Privet, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Section III. — Journaux officiels. (Annexe n° 17. — M. Nungesser, rapporteur spécial.)

Section V. — Etat-major général de la défense nationale. (Annexe n° 17. — M. Nungesser, rapporteur spécial ; avis n° 943 de M. Halbout, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées.)

Section VI. — Service de documentation extérieure et de contre-espionnage. (Annexe n° 17. — M. Nungesser, rapporteur spécial ; avis n° 943, de M. Halbout, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées.)

Section VII. — Groupement des contrôles radio-électriques. (Annexe n° 17. — M. Nungesser, rapporteur spécial ; avis n° 943 de M. Halbout, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées).

Section XI. — Conseil économique et social. (Annexe n° 17. — M. Nungesser, rapporteur spécial.)

Section IV. — Secrétariat général pour les affaires algériennes. (Annexe n° 19. — M. Lauriol, rapporteur spécial ; avis n° 892 de M. Lepidi, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 936 de M. Santoni [affaires culturelles] et n° 947 de M. Laffin [affaires familiales et sociales], au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Articles 24, 25 et 26.

Discussion du projet de loi (n° 868) portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour l'année 1961 et des voies et moyens qui leur sont applicables. (Rapport n° 937 de M. Lauriol, au nom de la commission des finances, de l'économie

générale et du plan ; avis n° 933 de M. Renucci, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées ; avis n° 939 de M. Ali Mallem, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 n° 866. (Rapport n° 886 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan (deuxième partie) :

Comptes spéciaux du Trésor et articles 34, 35, 36, 37 38, 39, 71 72 et 73. (Annexe n° 39. — M. Dreyfous-Ducas, rapporteur spécial.)

Articles 31, 41, 42, 43 et 45.

Taxes parafiscales et radiodiffusion-télévision française. (Annexe n° 40. — M. Nungesser rapporteur spécial.)

Autres articles.

Vote sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1961.

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures trente-cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Nominations de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES

Mme Devaud a été nommée rapporteur de la proposition de loi de M. Lepidi tendant à assurer le droit au travail par l'élimination des clauses arbitraires d'âge dans le marché de l'embauche (n° 898).

M. Bord a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Laudrin et plusieurs de ses collègues portant réforme de l'organisation sportive (n° 899).

M. Vayron a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Frédéric-Dupont et plusieurs de ses collègues tendant à modifier la loi du 11 octobre 1940 sur les cumuls d'emplois (n° 408).

COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES

M. Jarrot a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, fixant les conditions dans lesquelles les mineurs de fond des mines de combustibles minéraux solides accompliront leurs obligations militaires (n° 928).

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Lavigne a été nommé rapporteur de la proposition de résolution de M. Roulland et plusieurs de ses collègues tendant à demander à l'Assemblée nationale de constituer en son sein, en fonction des difficultés que connaît présentement la Régie nationale des usines Renault, une commission de contrôle de la gestion de cette entreprise (n° 895).

Démissions de membres de commissions.

En application de l'article 38 (alinéa 3) du règlement, M. de Montesquiou, démissionnaire du groupe de l'entente démocratique, et M. Valentin (Jean), qui n'est plus apparenté à ce même groupe, cessent d'appartenir respectivement à la commission de la défense nationale et des forces armées et à la commission de la production et des échanges.

Modifications aux listes des membres des groupes.

Journal officiel (lois et décrets) du 11 novembre 1960.

GROUPE DE L'ENTENTE DÉMOCRATIQUE

(33 membres au lieu de 35.)

Supprimer les noms de MM. Caillaud et Rossi.

Susbtituer à la signature :

Le président du groupe,
MÉDECIN.

la signature :

Le président du groupe,
MAURICE FAURE.

LISTE DES DÉPUTÉS N'APPARTENANT A AUCUN GROUPE

(46 au lieu de 44.)

Ajouter les noms de MM. Caillaud et Rossi.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTION ORALE SANS DEBAT

7811. — 10 novembre 1960. — **M. Mazurier expose à M. le ministre des travaux publics et des transports** que certains habitants des grands ensembles de logements de la banlieue rencontrent, chaque jour, de grandes difficultés pour se rendre à leur travail et en revenir ; qu'en particulier les habitants de Garges-les-Gonesses n'ont pas de vértable gare à leur disposition mais une simple halte ; que l'accroissement du nombre des voyages nécessite, en outre, une rotation beaucoup plus rapide des trains mis à leur disposition. Il lui demande : 1° s'il envisage d'aménager en véritable gare la halte actuellement existante ; 2° s'il entend prendre les mesures nécessaires pour améliorer la desserte, par autobus, de cette localité dont la population va encore doubler en moins d'un an.

QUESTIONS ECRITES

Art. 138 du règlement:

« Les question écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire de un mois. »

7812. — 10 novembre 1960. — **M. Waldeck Rochet expose à M. le ministre de l'agriculture** que l'an dernier, certains acheteurs de vins dans les Bons-Bois (Charente), ont eu recours à une pratique malhonnête. Ils ont acheté les vins à 500 francs le degré hecto, prix mentionné sur le bordereau remis au viticulteur, et ont fait signer à ce dernier, en blanc, le bordereau qu'ils ont remis au bureau de Cognac. Le bordereau remis au bureau de Cognac porte le prix de 525 francs le degré hecto qu'avait fixé ledit bureau de Cognac. Ces faits ont été portés, avec preuves à l'appui, à la connaissance du directeur du bureau de Cognac. Mais à ce jour, ce dernier est resté passif. Au moment où risquent de se renouveler de telles pratiques, il lui demande si la remise au bureau de Cognac de bordereaux portant un prix différent de celui qui était pratiqué est répréhensible et, dans ce cas, quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour mettre un terme à ces pratiques.

7813. — 10 novembre 1960. — **M. Regaudie expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'aux termes d'un acte en date du 30 avril 1960 contenant le partage de l'actif d'une société de construction, un particulier est devenu propriétaire d'un appartement à usage d'habitation situé dans un immeuble en copropriété comprenant divers types de locaux, dont des garages, consti-

tuant des dépendances desdits appartements; que pour des raisons financières, l'intéressé au moment de l'acquisition de son appartement n'a pas pu acheter le nombre de parts nécessaires pour devenir en même temps attributaire d'un garage; qu'il désire actuellement acquérir ce garage en complément de son appartement. Il lui demande si l'intéressé est susceptible de bénéficier du droit de mutation au taux réduit de 4,20 p. 100 prévu par l'article 1391 du code général des impôts pour les locaux à usage d'habitation, le garage constituant une annexe située dans le même immeuble en copropriété.

7814. — 10 novembre 1960. — **M. Frédéric-Dupont** signale à **M. le ministre du travail** que l'*Officiel* de la chambre des métiers de la Seine (n° 80, octobre 1960, page 10) publie une disposition d'après laquelle « seuls les cours professés par la chambre des métiers de la Seine seront valables et qu'aucune dispense ne serait accordée au bénéfice d'autres cours professionnels ». Il souligne le caractère injuste de ce texte à l'égard de certaines professions où des cours d'apprentissage particulièrement remarquables sont donnés dans les meilleures conditions. Il lui rappelle notamment que, dans la photographie, la chambre syndicale des photographes de la région parisienne et l'institut français de photographie, 22, rue Paul-Valéry, donnent, depuis de longues années, des cours dont la haute valeur professionnelle n'a jamais été contestée. Ces cours fonctionnent gratuitement six heures par semaine, dont quatre pendant les heures de travail et deux en fin d'après-midi, de 18 h. 45 à 20 h. 45, et ce, avec l'autorisation du ministère de l'éducation nationale, pour limiter la gêne apportée aux photographes par l'absence de leurs apprentis. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour remédier à cette situation.

7815. — 10 novembre 1960. — **M. Dalbos** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur les dispositions de l'arrêté du 14 septembre 1960 étendant la base de retenue des cotisations de sécurité sociale aux primes de panier et aux frais de transport. Ceci revient à percevoir des cotisations sur des sommes qui ne sont ni des salaires ni des compléments de salaires. Il lui demande quel est le fondement de cet arrêté dont l'application a des répercussions sensibles sur les budgets des salariés et alourdit de façon injustifiée les charges des entreprises.

7816. — 10 novembre 1960. — **M. Le Theule** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'il a souligné lors de la discussion du budget de son département pour 1961 l'importance croissante des fonctions confiées aux inspecteurs d'académie et l'étendue des responsabilités qu'ils assument intrinsèquement et comparativement aux autres catégories de personnels de l'éducation nationale. Or, leurs traitements ne correspondent pas à leurs fonctions. L'indice terminal des inspecteurs d'académie agrégés est le même que celui des professeurs censeurs et professeurs agrégés. Leur retraite est la même que celle de leurs subordonnés. Leur indemnité de fonction est loin de représenter le montant des heures supplémentaires qu'ils sont obligés d'accomplir et qui sont rémunérées en ce qui concerne les professeurs. Enfin dans bien des départements, faute d'un logement de fonction, ils perçoivent une indemnité de logement inférieure à celle qui est allouée aux directeurs d'écoles. Il lui demande s'il est exact qu'à leurs justes réclamations, il est toujours répondu que la constance des grilles indiciaires empêche la satisfaction des revendications des inspecteurs d'académie. Dans l'affirmative, il lui signale que, de 1948 à 1956, quarante-trois modifications sont intervenues en faveur de fonctionnaires d'autres catégories. En toute position, estimant qu'il n'est pas apparu lors de la discussion du budget de 1961 que des avantages aient été accordés aux personnels en question, il lui demande quelles mesures d'urgence il compte prendre pour effacer la disparité de leurs traitements, et notamment s'il peut fixer approximativement la date de parution du statut qui serait en préparation pour les personnels administratifs des services extérieurs de l'éducation nationale.

7817. — 10 novembre 1960. — **M. Longuet** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si un professeur titulaire de chaire dans une institution secondaire privée, ayant tous les titres requis (licence d'enseignement, diplôme d'études supérieures, stage pédagogique) mais ayant dépassé l'âge de trente-cinq ans, peut être autorisé à se présenter à un concours d'agrégation de l'enseignement secondaire par la validation de ses années de service, si l'institution où il enseigne se lie à l'Etat par un contrat d'association conformément à la loi du 31 décembre 1959 et aux arrêtés ultérieurs d'application. Une disposition est-elle prévue en ce sens? Quand pourra-t-elle prendre effet?

7818. — 10 novembre 1960. — **M. Lecocq** expose à **M. le ministre des anciens combattants**: 1° que le nombre des survivants de la guerre 1914-1918 diminue chaque jour et ira diminuant de plus en plus rapidement; parmi ces hommes il en est — bien peu — qui ont eu le rare privilège de faire quatre années de guerre sans blessure digne d'être mentionnée, mais qui, pendant tout ce temps ont enduré les horreurs de la vie des tranchées, tandis que d'autres étaient libérés après une, deux ou trois années à la faveur d'une « bonne blessure »; on peut alors estimer que le mérite des uns peut être mis en balance avec celui des autres; 2° que, pour prétendre à la croix de la Légion d'honneur il faut cinq titres (citations et blessures). Un certain nombre de braves, sortis indemnes de quatre années de combats peuvent fort bien n'avoir que trois ou quatre titres de guerre; mais il se peut aussi que le régiment, la compagnie ou la section dans lesquels ils ont combattu aient été l'objet d'une brillante citation collective qui peut valoir une citation individuelle; d'autres distinctions peuvent d'ailleurs avoir valeur de titre de guerre. Il lui demande — vu la réelle valeur de certains titres qui jusqu'ici n'ont pas été pris en considération — s'il ne juge pas qu'il y ait lieu d'élargir les normes d'attribution de la croix de la Légion d'honneur, afin de récompenser quelques poilus oubliés qui ont cependant des mérites exceptionnels.

7819. — 10 novembre 1960. — **M. René Ribière** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la douloureuse situation de certains vieillards contraints de vivre avec des allocations dérisoires. Il attire son attention sur la nécessité de majorer l'allocation supplémentaire, dont le nombre des bénéficiaires dépasse 2.500.000. Ces derniers ont des ressources inférieures à 5,50 NF pour une personne seule, et moins de 3,50 NF par personne pour un ménage. Certains vieillards sont même infiniment moins favorisés puisqu'ils ne perçoivent qu'une allocation d'environ 1,90 NF par jour. Les ajustements prévus pour le 1er janvier 1961 porteraient sur une augmentation de 40 NF pour les allocataires ne bénéficiant pas de ressources supérieures à 1.352 NF et de 28 NF pour les allocataires ne dépassant pas le plafond actuel. Ils apparaissent comme nettement insuffisants, les taux des allocations (à l'exception de l'allocation supplémentaire) n'ayant pas été modifiés depuis 1956. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour relever d'une manière substantielle, et à bref délai, le taux desdites allocations, sans attendre les conclusions de la commission d'études chargée de présenter des propositions sur tous les problèmes de la vieillesse.

7820. — 10 novembre 1960. — **M. Duchesne** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les dispositions du décret n° 56-808 du 3 août 1956 portant modification du décret n° 52-1197 du 28 octobre 1952 qui prévoit, à titre transitoire, pour les remplaçants recrutés avant le 1er janvier 1960 la prise en compte du service militaire, pour une année au maximum, dans le temps de mise à la disposition requis pour la délégation de stagiaire et la titularisation. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'envisager une modification nouvelle du décret n° 52-1197 du 28 octobre 1952 permettant la prise en compte de la totalité de la durée légale du service militaire effectuée par les remplaçants.

7821. — 10 novembre 1960. — **M. Marcenet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certains propriétaires d'immeubles dans lesquels se trouvent des locaux commerciaux doivent faire appel à la justice pour la fixation des loyers des locaux en cause; que, de ce fait, ils ont à supporter des frais élevés parmi lesquels tiennent une grande place les honoraires d'expert commis par les tribunaux, et lui demande si ces sortes de frais sont, pour la rédaction de l'annexe 1, de couleur bleue, à la déclaration blanche modèle B des revenus, à ranger parmi les frais divers (ligne 30 de l'annexe bleue de 1959) ou parmi les frais réels de gérance (ligne 31 de ladite annexe).

7822. — 10 novembre 1960. — **M. Marcenet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la réponse donnée le 29 avril 1960 à une question écrite n° 564 de M. Auguste Pinton, sénateur, loin de résoudre le problème, laisse entière la difficulté. En effet, bien que l'intégration des agents de catégorie « A » de la direction générale des impôts soit terminée et les avancements prononcés, il n'en reste pas moins que les dommages pécuniaires subis par ces agents (perte définitive des indemnités de quatre années pleines, effets des dévaluations successives sur les rappels de traitement, impossibilité de disposer de capitaux acquis, mais non payés, délais d'avancement minimum prévus non accordés, etc.) sont réels. Il lui demande s'il peut lui donner une réponse à cette question qui reste entière.

7823. — 10 novembre 1960. — **M. Marcenet** demande à **M. le ministre de la justice** si, compte tenu de l'article 1er du décret n° 58-1345 du 23 décembre 1958 qui définit l'agent commercial comme « le mandataire qui, à titre de profession habituelle et indépendante, sans être lié par un contrat de louage de services négocie et, éventuellement conclut des achats, des ventes, des locations ou des prestations de services, au nom et pour le compte de producteurs, d'industriels ou de commerçants » et de l'article 29 K du livre 1er du code du travail modifié par la loi du 7 mars 1957 et complété par le décret du 9 mars 1959, qui définit le voyageur, représentant ou placier comme « l'intermédiaire travaillant pour le compte d'un ou plusieurs employeurs, avec lesquels il est lié par un contrat de louage de services, exerçant en fait d'une façon exclusive et constante sa profession de représentant », il est possible à un même intermédiaire de posséder, à la fois, la qualité de V. R. P. et celle d'agent commercial, et de bénéficier simultanément des dispositions de loi du 18 juillet 1937 et de celles du décret du 23 décembre 1958.

7824. — 10 novembre 1960. — **M. Carter** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** si, dans le cadre de la loi n° 56-782 du 4 août 1956 par laquelle l'Etat a entendu apporter sa garantie aux pensions et rentes viagères servies aux ex-fonctionnaires et agents titulaires français des cadres marocains, ces derniers peuvent espérer obtenir prochainement le bénéfice de la péréquation de leurs pensions, sur la base des pensions de retraite actuellement servies en France pour des emplois comparables. Il rappelle que les acomptes semestriels qui sont versés aux intéressés, dans l'attente des assimilations à intervenir, ne représentent qu'une faible partie des sommes qui leur sont dues et ne sauraient constituer, sur le plan humain, une solution satisfaisante — nombre de retraités français du Maroc ayant aujourd'hui plus de soixante-dix ans.

7825. — 10 novembre 1960. — **M. Carter** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, dans le cadre de la loi n° 56-782 du 4 août 1956 par laquelle l'Etat a entendu apporter sa garantie aux pensions et rentes viagères servies aux ex-fonctionnaires et agents titulaires français des cadres marocains, ces derniers peuvent espérer obtenir prochainement le bénéfice de la péréquation de leurs pensions, sur la base des pensions de retraite actuellement servies en France pour des emplois comparables. Il rappelle que les acomptes semestriels qui sont versés aux intéressés, dans l'attente des assimilations à intervenir, ne représentent qu'une faible partie des sommes qui leur sont dues et ne sauraient constituer, sur le plan humain, une solution satisfaisante — nombre de retraités français du Maroc ayant aujourd'hui plus de soixante-dix ans.

7826. — 10 novembre 1960. — **M. Carter** appelle l'attention de **M. le ministre de l'information** sur la confusion grave que peut créer dans l'opinion l'usage, par un organe de presse, d'un titre faisait état d'une autorité ou d'un pouvoir institutionnels. C'est ainsi qu'un poste périphérique connu pour ses bulletins d'information « inspirés » citait dans ses émissions du 27 octobre 1960 le soit-disant « Journal du Parlement » de telle sorte que les auditeurs non avertis — surtout à l'étranger — purent croire qu'il s'agissait là d'une publication officielle. La liberté de la presse à laquelle le Gouvernement est justement attaché ne pouvant raisonnablement s'exercer dans l'équivoque, il apparaît souhaitable de mettre un terme à une tromperie apparemment voulue et entretenue, d'autres sociétés ou personnes privées pouvant demain publier de la même façon des articles sous le titre « Le Bulletin de la Présidence » ou « Le Journal du Gouvernement ». Il lui demande quelle mesure il compte prendre à ce sujet.

7827. — 10 novembre 1960. — **M. Bignon** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la loi n° 56-780 du 4 août 1956 a accordé aux retraités proportionnels militaires terminant leur carrière dans un emploi réservé de l'Etat, le bénéfice des majorations familiales sur les deux pensions civile et militaire, mais que ces dispositions ne sont pas appliquées à l'égard des titulaires d'emplois réservés de la Banque de France qui paraît être cependant un établissement officiel de l'Etat. Cet établissement n'accorde pas les majorations familiales aux retraités qui ne réunissent pas trente années de services à la banque, alors qu'il suffit pour en bénéficier d'avoir accompli trente années de services civils et militaires pour pouvoir y prétendre, dans un emploi réservé de l'Etat, des départements et des communes. Il lui demande s'il n'y a pas lieu d'inviter cette administration dont le statut du personnel semble être calqué sur le statut des fonctionnaires, à tenir compte des dispositions de la loi du 4 août 1956 en faveur des titulaires d'emplois réservés et donc entrés tardivement dans l'administration, mais réunissant plus de trente années de services civils et militaires à soixante ans d'âge.

7828. — 10 novembre 1960. — **M. Bignon** expose à **M. le ministre des armées** que la circulaire n° 750/DCAA/SD/L/3 du 1er juin 1954 concernant l'indemnité pour frais de déplacement prévoit, dans son article 13, qu'il est demandé aux services financiers d'ajouter « une demi-heure pour les opérations préliminaires au départ et une demi-heure pour les opérations consécutives à l'arrivée ». Il lui demande si ces dispositions sont toujours en vigueur.

7829. — 10 novembre 1960. — **M. Ziller** appelle l'attention de **M. le ministre de la construction** sur le fait que le décret n° 60-1057 du 10 octobre 1960 liant les prix des loyers à l'état d'entretien des immeubles, perd très souvent sa raison d'être par le fait que des propriétaires introduisent dans les baux ou dans leur renouvellement une clause mettant à la charge du locataire les réparations que le code civil a prévu comme incombant au seul propriétaire (art. 1720 du code civil). Voici, à titre d'exemple la clause relevée dans un renouvellement de bail, qui dit : « De son côté, le locataire fera, à compter de ce jour, son affaire personnelle, en sus des réparations réputées locatives, de toutes les autres réparations s'avérant nécessaires et notamment celles prévues par l'article 1720 du code civil ». Cette clause, si elle était légale, verrait le loyer du locataire augmenter au fur et à mesure que celui-ci remplirait les obligations de son bail, ce qui semble contraire à l'effet recherché par le décret. Il lui demande s'il n'estime pas qu'un arrêté prescrivant que cette clause contraire à l'article 1720 du code civil dans les baux, est déclarée nulle et non avenue, rétablirait la situation.

7830. — 10 novembre 1960. — **M. Albrand** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que de très nombreux dossiers de constructions scolaires sont depuis très longtemps en instance à la préfecture de la Guadeloupe. Cette situation regrettable serait la conséquence des instructions du 2 septembre 1958 qui ne tiennent compte, dans la fixation des prix plafonds, ni des variations des cours des matériaux, ni des augmentations de salaires. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour débloquer ces dossiers et permettre la mise en chantier des écoles projetées.

7831. — 10 novembre 1960. — **M. Carous** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la réglementation, en ce qui concerne les abattements de zones de salaires, aboutit à des situations qui sont non seulement préjudiciables pour les intéressés mais encore qui apparaissent totalement injustifiées ; que, cependant tout récemment, M. le ministre des finances précisait que ces abattements étaient justifiés « par les différences réelles existant dans les conditions économiques et le coût de la vie entre les diverses régions ». Il attire son attention sur les abattements pratiqués dans certaines régions du Nord, en particulier dans l'arrondissement de Valenciennes et plus spécialement dans les cantons de Saint-Amand-les-Eaux, où ces abattements semblent totalement injustifiés et nuisent gravement au recrutement de certaines catégories de fonctionnaires. Il lui demande quelles mesures il compte prendre en vue de remédier à ces injustices à l'occasion du budget de 1961, les crédits supplémentaires demandés à l'Assemblée nationale au titre de la fonction publique devant permettre de modifier la situation anormale existant à ce jour, et sur laquelle l'attention du ministère a déjà été appelée à plusieurs reprises.

7832. — 10 novembre 1960. — **M. Dolez** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si les bénéfices réalisés par une personne ou une entreprise se livrant à des opérations dites de pré-germination de plants de pommes de terre peuvent être déterminées selon le mode forfaitaire conformément aux dispositions de l'article 64 du code général des impôts, étant rappelé qu'il s'agit en la matière d'une activité qui, dans un arrêt du conseil d'Etat du 9 mars 1957, a été considérée comme une activité agricole.

7833. — 10 novembre 1960. — **M. Chazelle** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de lui communiquer : 1° le relevé de l'état récapitulatif du boni concernant la caisse d'épargne ordinaire de Saint-Etienne, au titre des bilans 1958 et 1959, établi conformément aux instructions données dans la circulaire du 28 janvier 1933 relative aux utilisations des fonds disponibles du boni ; 2° un état des subventions accordées au titre des années 1958 et 1959 comportant le montant de ces subventions et l'indication des organismes bénéficiaires.

7834. — 10 novembre 1960. — **M. Paul Coste-Floret** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que la pension complémentaire accordée aux fonctionnaires français du Maroc, obtenue en contrepartie de retenues en francs or de 8 p. 100, était à l'origine de 50 p. 100, puis a été réduite à 33 p. 100 ; que cette pension est restée fixée au niveau des traitements d'activité servis en France au 31 décembre 1956, de sorte que son pourcentage s'abaisse régulièrement chaque fois que les traitements de la fonction publique subissent, en France, une augmentation ; que le Gouvernement français aurait dû, semble-t-il, obtenir, en vertu de la législation marocaine, que la pension complémentaire soit calculée sur la base du traitement hiérarchisé de 180.000 francs correspondant à l'indice 100, conformément aux dispositions de l'arrêté viziriel du 28 septembre 1955 antérieur à la proclamation de l'indépendance du Maroc ; que les crédits nécessaires étaient inscrits au budget marocain en 1957 ; que, cependant, le Gouvernement français ne semble pas avoir insisté pour l'application des textes législatifs marocains aux fonctionnaires français retraités comme il aurait dû le faire en vertu de la convention de coopération administrative entre les deux Etats ; que, dans le même temps, les fonctionnaires français en activité ont bénéficié des traitements prévus par ledit arrêté viziriel du 28 septembre 1955 ; qu'il est résulté de cette carence du Gouvernement français une diminution de 12,50 p. 100 de la pension complémentaire qui aurait dû être régulièrement servie par le Gouvernement marocain et garantie par le Gouvernement français. Il lui demande quelles mesures compte prendre le Gouvernement français pour remédier à une telle situation.

7835. — 10 novembre 1960. — **M. Laurent** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la population** sur le caractère particulièrement choquant du point de vue de la dignité nationale que présente l'organisation de certaines journées nationales de quête ; il lui fait observer que si de tels appels à la générosité publique peuvent se justifier lorsqu'ils sont faits à l'occasion de catastrophes nationales (Madagascar, Fréjus), qui suscitent un grand élan de solidarité dans toute la population, il apparaît, au contraire, profondément regrettable que les pouvoirs publics aient recours à de tels procédés pour subventionner certaines associations telles que les associations d'aveugles, de personnes âgées, de grands infirmes, etc., cette façon d'agir constituant, en définitive, une sorte de démission de l'Etat devant le devoir qui lui incombe de venir en aide aux catégories sociales les plus déshéritées et un aveu d'impuissance de sa part en présence des tâches qu'il devrait remplir ; il lui signale que la multiplicité de ces journées nationales a pour résultat de lasser la bonne volonté des maires, des enfants des écoles et de leurs maîtres et qu'elles finissent par rebuter le public. Il lui demande : 1° s'il n'estime pas que l'organisation des journées nationales de quête destinées à solliciter la générosité publique devrait rester, en principe, le fait d'associations ou groupements privés demandant une aide en vue d'une réalisation précise avec l'accord des autorités compétentes, l'Etat n'intervenant que pour effectuer les contrôles indispensables ; 2° s'il n'y aurait pas intérêt à remplacer certaines journées nationales de quête par des journées nationales d'information au cours desquelles le Gouvernement et les associations mettraient le public en mesure de comprendre les problèmes des personnes âgées, des aveugles, des grands infirmes, etc., lui permettraient de se rendre compte du chemin parcouru et de celui qui reste à parcourir pour assurer une véritable solidarité envers ces catégories sociales et l'inciteraient à apporter leur concours, sous diverses formes, aux œuvres existantes.

7836. — 10 novembre 1960. — **M. de Broglie** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'aux termes de l'article de l'ordonnance n° 60-907 du 30 avril 1960 « des décrets fixeront les conditions d'octroi... des prêts aux récoltants, et aux distillateurs ambulants, en vue de la fabrication à partir des fruits de produits non alcoolisés destinés à l'alimentation humaine ». Il lui demande : 1° si l'ensemble des décrets nécessaires à l'application de ce texte sont actuellement parus et quelle est la date de leur publication ; 2° quel a été le montant des crédits prévus pour ces prêts et quel en a été le nombre des bénéficiaires ; 3° quels ont été les critères retenus pour l'attribution desdits prêts, ou pour les refuser ; 4° compte tenu du fait que le plus grand nombre de bouilleurs ambulants sont des artisans, quelles dispositions particulières ont été prises afin de permettre à ces derniers de contracter des prêts.

7837. — 10 novembre 1960. — **M. Biaggi** demande à **M. le Premier ministre** : 1° dans l'hypothèse où les ministres actuels appartenant au conseil d'Etat viendraient à démissionner pour cause de désaccord avec la politique générale dans le « domaine » dit « réservé », s'il pense que pourrait s'ensuivre leur révocation de leurs fonctions au conseil d'Etat en conséquence de ce désaccord ; 2° il pose à M. le Premier ministre la même question en ce qui le concerne.

7838. — 10 novembre 1960. — **M. Legaret** expose à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** qu'en vertu de l'arrêté interministériel du 27 février 1960 les personnels de la disponibilité et des réserves résidant en Algérie pourront être rappelés sous les drapeaux en vue du renforcement des unités chargées du maintien de l'ordre et que les fonctionnaires de l'Etat, en fonction en Algérie, se trouvent astreints, en sus de leur activité professionnelle, à effectuer des périodes militaires d'activité dans la limite maximum de trente jours. Il lui demande si ces périodes de rappel à l'activité militaire doivent être décomptées aux intéressées, dans la liquidation de leur pension civile, comme des services accomplis au-delà de la durée légale, au titre de militaires de réserve rappelés à l'activité.

7839. — 10 novembre 1960. — **M. Desouches** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les élèves des écoles normales désirant, après leur sortie, rentrer aux C. R. E. P. S., qui sont déjà entrés dans ces établissements, ne peuvent obtenir de sursis à leur incorporation militaire malgré le décret n° 60-258 du 23 mars 1960 qui prévoit des prolongations complémentaires, ou inférieures à un an, en vue de terminer un stage, alors qu'il semble que des stagiaires venus d'autres disciplines peuvent obtenir ces sursis ou prolongation. Il lui demande si, dans un cas précis, il ne lui paraît pas utile d'intervenir auprès de M. le ministre des armées pour éviter des erreurs préjudiciables, non seulement à ces jeunes gens, mais aussi à l'éducation physique de notre jeunesse.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

6536. — **M. Liquard** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il entend donner suite à la recommandation n° 239, adoptée par l'assemblée du Conseil de l'Europe le 28 avril 1960, portant réponse au quatrième rapport d'activité du représentant spécial du Conseil de l'Europe pour les réfugiés nationaux et les excédents de population. (*Question du 18 juillet* 1960.)

Réponse. — Il a été procédé à un examen approfondi des propositions contenues dans la recommandation n° 239 adoptée par l'assemblée du Conseil de l'Europe et portant réponse au quatrième rapport d'activité du représentant spécial pour les réfugiés nationaux et les excédents de population. Par cette recommandation, l'assemblée a demandé au comité des ministres d'approuver le programme présenté en 1958 par le représentant spécial en matière de formation professionnelle et de lui fournir les moyens nécessaires à la mise en œuvre de trois projets : la création d'un centre international d'information et de recherche sur la formation professionnelle ; une expérience pilote pour la formation professionnelle de 300 élèves ouvriers et l'octroi de bourses d'études pour la formation professionnelle de 30 instructeurs. Le comité des ministres a approuvé la création d'un centre international d'information et de recherche sur la formation professionnelle. En revanche, les deux autres projets n'ont pas été approuvés par le comité. Dans ces conditions, il paraît souhaitable de mettre en place le centre international et de procéder ensuite à un nouvel examen des deux autres suggestions au vu des résultats qui se dégageront des travaux du centre.

6625. — **M. Blin** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il n'estime pas utile de publier, ou tout au moins de porter à la connaissance des membres de la commission des affaires étrangères, le texte du mémorandum adressé par le président du conseil le 16 septembre 1958 au président des Etats-Unis d'Amérique et au premier ministre de Grande-Bretagne. Les références répétées de la diplomatie française à ce document ne lui paraissent-elles pas des raisons susceptibles d'en rendre la communication nécessaire. (*Question du 22 juillet* 1960).

Réponse. — Certaines des communications échangées entre chefs d'Etat ou de gouvernement sont destinées à la publication et parfois même conçues à cet effet. Il en est d'autres, par contre, qui sont appelées à demeurer confidentielles même si, avec le temps, des indications sont données sur leur contenu. Le document auquel se réfère l'honorable parlementaire appartient à cette seconde catégorie.

6705. — **M. Anthonioz** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que l'article L. 31 du code des débits de boissons interdit l'exploitation des débits de boissons, cafés et cabarets par des étrangers et que cette disposition est inappliquée à l'égard des ressortissants des pays avec lesquels la France a conclu des accords de réciprocité. Il demande : 1° les nations avec lesquelles des accords de réciprocité ont été passés et les conditions dans lesquelles il en est fait application ; 2° comment les services du ministère des affaires étrangères interviennent pour permettre aux procureurs de la République de contrôler que les étrangers autorisés satisfont notamment aux dispositions des articles L. 54 et L. 55 du code des débits de boissons. (*Question du 13 août* 1960.)

Réponse. — 1° La France n'a conclu aucun accord de réciprocité prévoyant l'exploitation de débits de boissons par des ressortissants étrangers. Toutefois, l'interprétation des conventions d'établissement stipulant en principe le traitement national a amené le ministère des affaires étrangères à considérer que les ressortissants des pays qui sont fondés à invoquer le régime de l'assimilation au national peuvent prétendre à l'exercice de cette profession sur notre territoire si les pays dont il s'agit réservent un traitement analogue à nos ressortissants. D'autre part, les intéressés doivent demander, dans tous les cas, une carte de commerçant étranger, qui n'est délivrée, par le secrétariat d'Etat au commerce intérieur, qu'après un examen approfondi du dossier ; 2° en ce qui concerne les articles 54 et 55 du code des débits de boissons, le ministère des affaires étrangères n'a pas à intervenir d'office pour s'assurer que les étrangers ne sont pas frappés des incapacités leur interdisant l'exercice de cette activité. Le ministère des affaires étrangères peut cependant procéder aux enquêtes qui lui seraient demandées à ce sujet par le ministère de l'intérieur ou le ministère de la justice.

7517. — **M. Liquard** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quelles suites ont été données à la recommandation n° 48 adoptée par l'assemblée de l'U. E. O., le 2 juin 1960, sur l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté européenne de l'énergie atomique. (*Question du 20 octobre 1960.*)

Réponse. — La résolution n° 48 de l'assemblée de l'U. E. O. recommandait aux Gouvernements des Etats membres de l'organi-

sation d'examiner la possibilité d'une adhésion du Royaume-Uni comme membre de plein droit à la Communauté européenne de l'énergie atomique. Cette question a été examinée d'abord à la Haye par les ministres des affaires étrangères des sept Gouvernements, puis à Londres par leurs représentants permanents au conseil de l'U. E. O. La délégation britannique a demandé des précisions sur certains points concernant l'interprétation du traité d'Euratom et le fonctionnement des institutions prévues par le traité. La réponse que les six Gouvernements donneront à ces questions est actuellement à l'étude.

CONSTRUCTION

7276. — **M. Drouot-L'Hermine** expose à **M le ministre de la construction** que la politique menée par son ministère depuis la Libération fut de construire le plus grand nombre de logements en fonction des crédits attribués ; il en est résulté que les appartements mis à la disposition des attributaires furent souvent assez sommaires et, par conséquent, les locataires se sont trouvés dans une quasi-obligation de faire des frais personnels plus ou moins importants pour améliorer leur habitat. Or, lorsqu'il sont obligés d'abandonner leur logement, ils n'ont actuellement aucun moyen légal pour se faire rembourser, même partiellement, les dépenses qu'ils ont effectuées en améliorant les locaux loués. Il semble donc équitable et logique d'établir une réglementation qui pourrait permettre d'encourager les locataires d'H. L. M. à améliorer les logements. Il lui demande s'il envisage de prendre des mesures en ce sens, par exemple la nomination d'un expert par les offices d'H. L. M. dont la mission serait de fixer, compte tenu du temps d'utilisation et de la qualité des améliorations, la somme qui devrait être payée par le nouvel occupant à l'ancien. Les commissions d'attribution des logements, informées par l'expert de la somme correspondant à un appartement désigné, le ferait connaître aux candidats avant l'attribution. (*Question du 6 octobre 1960.*)

Réponse. — Les dispositions régissant les normes des H. L. M., notamment l'arrêté du 4 mai 1951 et les textes postérieurs, ont prescrits aux organismes de livrer des logements comportant un équipement minimum, parfaitement défini, qu'on ne trouvait que rarement dans les constructions réalisées antérieurement à 1939. Cet équipement, évidemment susceptible d'être amélioré, correspond cependant aux caractéristiques normales d'un habitat décent. On peut donc considérer que tous perfectionnements apportés par les occupants ne sont pas indispensables pour assurer une habitabilité normale. Quoi qu'il en soit, et sans méconnaître l'intérêt de la suggestion présentée par l'honorable parlementaire, le ministre de la construction croit devoir appeler son attention sur les difficultés que présenterait la mise en application du système préconisé. Celle-ci nécessiterait le recrutement d'agents spécialisés, dont les décisions devraient être sans appel, afin d'éviter les contestations et les abus qui pourraient être commis. Enfin, en l'état actuel des textes, il semble difficile de rendre légale en matière d'H. L. M. la pratique des « reprises » que les pouvoirs publics ont par ailleurs toujours combattue dans le secteur privé.

7395. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre de la construction** : 1° s'il estime normal qu'une famille ayant neuf enfants, habitant à Paris, mais propriétaire d'une maison de famille de sept pièces dans le département du Jura où elle va passer toutes les grandes et petites vacances scolaires soit plus de quatre mois par an, se voie taxée sur les locaux insuffisamment occupés et doive payer 80.000 anciens francs alors que si la même maison de famille se trouvait à Saint-Tropez ou à Chamonix, cette famille n'aurait aucune taxe à verser ; 2° comment il compte remédier à cette situation. (*Question du 13 octobre 1960.*)

Réponse. — La taxe de compensation sur les locaux inoccupés ou insuffisamment occupés constitue l'une des mesures exceptionnelles édictées par l'ordonnance n° 45-2394 du 11 octobre 1945 pour remédier à la crise du logement. Elle a été instituée, à la demande des municipalités, dans les communes où la situation du logement particulièrement critique rendait nécessaire une répartition et une utilisation plus satisfaisantes des locaux d'habitation. Les communes de Dole, Morez, Saint-Claude et Salins-les-Bains (Jura) ont formulé une requête en ce sens à laquelle il a été donné suite par arrêté interministériel du 4 juin 1946. Dans les localités pourvues d'un service municipal du logement, le montant de la taxe de compensation est réduit de moitié pour les locaux constituant une résidence secondaire occupée suffisamment pendant une durée minimum de deux mois par an par le redevable et sa famille et dont ce dernier ou son conjoint est propriétaire ou usufruitier (art. 331 C — I° de l'annexe III du code général des impôts). En toute hypothèse, il appartient aux municipalités qui estiment opportun de mettre fin à cette institution en raison de l'amélioration de la situation du logement de présenter une demande de suppression de la taxe en l'accompagnant d'une délibération motivée que le ministère de la construction a qualité pour examiner en liaison avec les départements ministériels compétents. Les communes de Saint-Tropez et Chamonix n'ont jamais formulé de demande tendant à la mise en application de la taxe de compensation sur leur territoire.

7479. — **M. Duterne** expose à **M. le ministre de la construction** que le décret n° 58-1349 du 27 décembre 1958 relatif aux loyers d'habitation et professionnels institue une majoration de 25 p. 100 de la surface totale du local, pour les appartements à usage mixte (habitation et professionnels). Le chiffre ainsi obtenu peut même être majoré de 50 p. 100 au maximum lorsque l'occupant a la faculté de céder son droit à la location. Il lui demande si, par surface corrigée du local, il faut entendre la surface corrigée des pièces, affectée du correctif : entretien — vétusté seulement, ou bien la surface corrigée totale du local, équivalences superficielles (éléments d'équipement) comprises. (*Question du 19 octobre 1960.*)

Réponse. — La surface corrigée de l'ensemble du local visée à l'article 2 du décret n° 58-1349 du 27 décembre 1958 modifié par le décret n° 59-606 du 5 mai 1959 est définie par l'article 11 du décret n° 48-1766 du 22 novembre 1948 et comprend bien les équivalences superficielles. En effet aux termes du deuxième alinéa de ce dernier article, elle est égale à la somme de la surface corrigée totale des pièces affectée du correctif d'ensemble du local, et de la surface représentative des éléments d'équipements fournis par le propriétaire.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5781. — **M. Thorailler** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, lors des cessions de fonds de commerce, les notaires doivent demander aux inspecteurs des contributions directes de liquider et faire connaître le montant des impôts dus par le cédant au titre de la patente et des bénéfices commerciaux jusqu'au jour de la vente. Or, dans la généralité des cas, ceux-ci n'ont pas la possibilité de liquider ces impôts parce qu'ils n'ont pas à leur disposition les éléments voulus pour le faire. Ne connaissant pas le chiffre des impôts à régler, lesquels viennent en privilège sur les prix, il est très difficile aux notaires de procéder au règlement de ceux-ci ou des autres oppositions. Il lui demande s'il ne pourrait pas être prévu une liquidation sur la base de l'année précédente sauf au Trésor à établir ensuite un rôle complémentaire sur le cédant, dont le recouvrement aurait lieu directement contre lui aux risques et périls dudit Trésor. (*Question du 31 mai 1960.*)

Réponse. — L'article 1684-1 du code général des impôts, dans son texte antérieur à la réforme fiscale réalisée par la loi du 28 décembre 1959, disposait : Le cessionnaire d'un fonds de commerce peut être rendu solidairement responsable avec le cédant et à concurrence du prix du fonds, du paiement de la taxe proportionnelle afférente aux bénéfices réalisés par le cédant pendant l'année de la cession jusqu'au jour de celle-ci, ainsi qu'aux bénéfices de l'année ou de l'exercice précédent lorsque, la cession étant intervenue dans le délai normal de déclaration, ces bénéfices n'ont pas été déclarés par le cédant avant la date de la cession. Toutefois, le cessionnaire ne peut être mis en cause que pendant une période de trois mois qui commence à courir du jour de la déclaration prévue au paragraphe 1 de l'article 201 du code général des impôts, si celle-ci est faite dans le délai imparti par ce paragraphe (dix jours à compter de la publication de la vente dans un journal d'annonces légales), ou du dernier jour de ce délai, à défaut de déclaration. Les dispositions de ce texte ont été déclarées, par la loi du 28 décembre 1959, applicables à la taxe complémentaire, et, en outre, à l'impôt unique sur le revenu des personnes physiques sous réserve d'un décret actuellement en préparation. En application de l'article 1684-1 du code général des impôts, les cessionnaires de fonds de commerce ne peuvent pas régler les cédants pendant la période de trois mois, sauf à engager leur responsabilité personnelle pour le paiement des impôts dus. La même attitude doit être adoptée par les notaires, qui ont reçu des cessionnaires le prix des fonds. Il ne peut être envisagé de raccourcir le délai de trois mois sans compromettre le recouvrement, déjà difficile, des impositions de cession. En effet ce délai, dont dispose le service de l'assiette pour liquider l'impôt, est déjà relativement court. Il est évident qu'il faut un certain temps à l'administration pour vérifier la déclaration du cédant, calculer et établir l'impôt. Si un délai moins étendu était fixé, de nombreuses impositions ne pourraient être émises que trop tard pour bénéficier de la disposition de l'article 1684-1. De même, l'établissement, sur la base des résultats de l'année précédente, d'un impôt provisoire que paierait le cessionnaire ou le notaire ne serait pas une solution acceptable. En effet, l'impôt à établir à la suite d'une cession comprend notamment la plus-value que fait apparaître cette cession ; il peut donc être très différent de l'impôt établi sur la base des résultats de l'année précédente. L'émission ultérieure d'un rôle complémentaire, dont le recouvrement aurait lieu à l'encontre du seul cédant aux risques et périls du Trésor, aurait pour conséquence de supprimer les garanties du Trésor pour ce rôle complémentaire. S'agissant d'une disposition légale, il n'est pas possible à l'administration d'en limiter la portée, par voie de mesure générale. Mais les cessionnaires et notaires ont la possibilité de se faire indiquer par le service de l'assiette, avant l'expiration du délai de trois mois, l'importance probable des impôts à établir ; ils peuvent verser aux cédants la partie du prix qui excède cet impôt probable. Ce règlement est toutefois fait sous la responsabilité des cessionnaires ; si des impôts plus importants sont en définitive établis, les cessionnaires demeurent personnellement responsables des compléments d'impôt, évidemment dans la limite du prix de vente. L'article 1684-1 du code général des impôts ne concerne pas la contribution des patentes.

6943. — M. Tomasini expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que lorsqu'un jugement de condamnation est prononcé, au profit d'un seul créancier, à l'encontre d'un seul débiteur, la créance du premier contre le second résultant de plusieurs lettres de change, le montant des droits perçus pour l'enregistrement de la décision peut varier, dans des proportions considérables, suivant le lieu où elle est rendue. En effet, à Paris, et sans doute auprès de la grande majorité des tribunaux, les receveurs se contentent de percevoir le droit de 5,50 p. 100 sur le montant de la condamnation, auquel s'ajoute un seul droit de 10 nouveaux francs pour l'ensemble des traites qui ont servi de titre au créancier. Mais, auprès d'autres tribunaux, celui de Béthune, par exemple, l'administration de l'enregistrement exige de percevoir, outre le droit proportionnel de 5,50 p. 100, un droit de 10 nouveaux francs pour chacune des traites ayant servi de titre. Il lui demande: 1° s'il ne considère pas que cette façon de calculer les droits peut aboutir aux résultats les plus extravagants: si, par exemple, l'instance est engagée pour obtenir paiement d'un certain nombre de traites, d'un montant égal ou inférieur à 10 nouveaux francs, ce qui est théoriquement possible, les droits d'enregistrement seront plus élevés que la condamnation elle-même; 2° s'il n'y a pas là une anomalie et quelles sont les mesures qu'il envisage de prendre pour la faire disparaître. (*Question du 17 septembre 1960.*)

Réponse. — D'après l'article 699 du code général des impôts, lorsqu'une condamnation est rendue sur une demande non établie par un titre enregistré et susceptible de l'être, le droit auquel l'objet de la demande aurait donné lieu s'il avait été convenu par acte public est perçu indépendamment du droit dû pour l'acte ou le jugement qui a prononcé la condamnation. Cette disposition a pour objet de soumettre au droit auquel elles auraient donné lieu si elles avaient fait l'objet d'actes publics, toutes les conventions écrites ou verbales non établies par un titre enregistré, dès l'instant qu'elles ont été reconnues par une décision judiciaire qui est destinée précisément à leur servir de titre. En particulier, le jugement portant condamnation au paiement d'une dette donne ouverture au droit de titre à raison de la ou des conventions constitutives de cette dette et pour chacune des conventions, même si elles ont été conclues entre un seul créancier et un seul débiteur. Lorsque la créance litigieuse a donné lieu à l'émission de lettres de change, la perception du droit de titre doit, en principe, être opérée selon la distinction suivante: si la contestation tranchée par le jugement portait sur la convention à la suite de laquelle les effets ont été créés, il n'est dû qu'un seul droit de titre dont le tarif, déterminé par la nature de cette convention, est très généralement celui de 10 nouveaux francs applicable aux actes innomés (code général des impôts, art. 670-17°). En revanche, s'il résulte des énonciations du jugement que le litige concernait uniquement la validité des effets ou l'exécution du contrat de change, il y a lieu de considérer que l'objet de la demande est représenté, non par la convention intervenue originairement entre le tireur et le bénéficiaire des lettres de change, mais par ces lettres de change elles-mêmes. En pareil cas, le droit fixe de 10 nouveaux francs est normalement exigible pour chacun des effets dont l'existence et la validité se trouvent consacrées par la décision de justice. Mais, ainsi que le fait remarquer l'honorable parlementaire, l'application stricte de cette règle serait susceptible d'aboutir à des conséquences extrêmement rigoureuses et hors de proportion, le plus souvent avec l'intérêt en jeu. Il a été décidé, en conséquence, que dans l'hypothèse envisagée, il ne serait réclamé, en tant que droit de titre, qu'un seul droit fixe de 10 nouveaux francs, quel que soit le nombre des effets.

7032. — M. Japiot expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas suivant: un salarié ayant acquis à la campagne, en vue de s'y retirer lorsqu'il aura cessé toute activité professionnelle, une maison qu'il aménage progressivement est considéré du point de vue fiscal comme ayant une maison de plaisance ou résidence secondaire, alors qu'il ne possède aucune autre propriété et se trouve locataire du logement qu'il doit occuper en ville en raison des obligations de son service. Il lui demande si, conformément au légitime souci qu'ont les pouvoirs publics de décongestionner les grands centres, il ne serait pas logique, en pareils cas, de ne pas pénaliser fiscalement ceux qui, propriétaires d'un seul logement situé à la campagne, préparent ainsi leur départ ultérieur des agglomérations surpeuplées. (*Question du 1er octobre 1960.*)

Réponse. — Si, comme il semble, la question posée vise l'interdiction faite par l'article 11 de la loi n° 59-1472 du 28 décembre 1959 (dernier alinéa) d'imputer, sur le revenu global devant servir de base à l'impôt sur le revenu des personnes physiques, les déficits provenant des immeubles de plaisance ou servant à la villégiature, il est précisé que ne sont pas considérés comme tels les immeubles servant de résidence secondaire lorsque la disposition de cette résidence est justifiée par l'existence d'intérêts d'ordre matériel, moral ou familial. Les renseignements fournis par l'honorable parlementaire ne permettent pas d'apprécier s'il en est bien ainsi au cas particulier. Il ne pourrait, dès lors, être répondu avec précision sur la situation du contribuable intéressé que si, par l'indication de son nom et de son adresse, l'administration était mise à même de faire procéder à une enquête à son sujet.

7073. — M. Cassez, se référant aux dispositions de l'article 756 du code général des impôts, modifié par l'article 58 de la loi n° 59-1472 du 28 décembre 1959 et aux précisions données dans le B. A. 8049 n° 15, expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une personne âgée de soixante-dix-huit ans qui, occupant une chambre à l'orphelinat de X..., et étant tombée gravement malade, n'a pu recevoir dans ledit établissement les soins que nécessitait son état et a dû être hospitalisée à Y..., ville distante de X... d'une soixantaine de kilomètres; elle est décédée quelques jours après son transfert. S'appuyant sur les dispositions rappelées ci-dessus, le receveur de l'enregistrement a été amené à rejeter comme non déductible de l'actif successoral au titre des « frais de dernière maladie » le transfert à l'hôpital par ambulance de la malade et, au titre des « frais funéraires » le retour de sa dépouille mortelle pour inhumation dans le caveau de famille au motif que, à une époque très ancienne, la cour de Genève (21 septembre 1885) n'a pas retenu de tels frais comme « privilégiés » dans une espèce qui lui était soumise. Il lui demande: 1° si, dans le cas d'espèce signalé, l'administration ne doit pas admettre en déduction de l'actif successoral les frais suivants: au titre des frais de dernière maladie, le coût du transfert par ambulance de la malade à l'hôpital et, au titre des frais funéraires, le coût du retour de la dépouille mortelle à X... où la défunte a toujours vécu et où elle avait son caveau de famille, étant signalé qu'au surplus l'inhumation dans le caveau de famille faisait l'objet d'une disposition testamentaire de la défunte; 2° si ne doivent pas également être admis en déduction les honoraires des personnes qui « prient au service », ce mode de faire-part étant toujours employé par les familles de condition modeste qui ne peuvent exposer les frais de deuils imprimés, lesquels, en une espèce (Toulouse, 25 décembre 1867), ont été retenus au nombre des frais privilégiés, ainsi que les frais du repas de famille traditionnel dans certaines régions, notamment lorsqu'il fait également l'objet d'une disposition testamentaire de la défunte; 3° si, étant donné que cette rérérence aux frais privilégiés prévus dans le B. A. 8049 n° 15 est tout à fait spécieuse, la loi ne faisant aucune énumération des frais privilégiés, il ne conviendrait pas de l'abandonner et d'accorder les plus larges pouvoirs d'appréciation aux receveurs de l'enregistrement. (*Question du 1er octobre 1960.*)

Réponse. — 1° Les frais de dernière maladie qui, en vertu de l'article 756 (1°) du code général des impôts, modifié par l'article 58 de la loi n° 59-1472 du 28 décembre 1959, et dans la limite de 2.000 nouveaux francs prévue par ce texte, sont déductibles de l'actif successoral pour le calcul des droits de mutation par décès à la seule condition que les héritiers justifient qu'ils étaient dus au jour du décès, comprennent notamment, dans le cas où le *de cujus* est décédé des suites d'une maladie ou blessure qui a nécessité son transport dans un établissement hospitalier ou dans une clinique privée, les frais de ce transport. Mais il est précisé que lorsque des dépenses de cette nature sont exclues de la catégorie des « frais de dernière maladie » comme ne se rapportant pas à la maladie ou blessure qui a occasionné le décès, elles peuvent néanmoins être admises en déduction par application de l'article 755 du code susvisé, sous réserve que les conditions énoncées à cet article soient satisfaites. Quant aux dépenses occasionnées par le transport du corps du lieu du décès au lieu de l'inhumation, l'administration admet qu'elles constituent des frais funéraires au sens du paragraphe 2° de l'article 756 précité, même en l'absence de toute disposition testamentaire relative aux obsèques. 2° Sont également considérés comme frais funéraires, pour l'application de cette dernière disposition, les frais afférents aux avis d'obsèques, que ces avis soient écrits ou verbaux. En revanche, les frais de deuil et, en particulier, les frais du repas de famille n'entrent pas dans les prévisions du texte précité et ne peuvent être admis en déduction pour la liquidation des droits de mutation. 3° Il n'est pas envisagé de revenir sur le critère qui a été retenu dans l'instruction n° 8049 à laquelle se réfère l'honorable parlementaire.

7151. — M. Palmero demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques,** compte tenu, d'une part, de l'utilité des établissements de bains de mer dans l'équipement sanitaire, touristique et la protection civile et, d'autre part, de leurs difficultés d'exploitation, dues à la brièveté des saisons balnéaires comme à la précarité rigoureuse des concessions du domaine public et privé de l'Etat, s'il n'envisage pas une modification du régime juridique qui s'oppose incontestablement à l'expansion de ces établissements, dont la modernisation et l'entretien nécessitent d'importants investissements. (*Question du 1er octobre 1960.*)

Réponse. — L'opportunité d'une modification du régime juridique d'exploitation des plages et bains de mer est actuellement à l'étude. L'honorable parlementaire sera informé dès que possible des mesures envisagées après l'examen présentement en cours des divers services intéressés.

7178. — M. Raoul Bayou demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelles sont les conditions dans lesquelles les parents d'une fille mariée, majeure, mais sans ressource en raison de la mobilisation de son mari, peuvent déduire dans leur déclaration de revenus les charges exceptionnelles que leur occasionne l'entretien du foyer de cette jeune femme. (*Question du 1er octobre 1960*).

Réponse. — En vertu des dispositions combinées de l'article 156-2° du code général des impôts et de l'article 9 de la loi n° 59-1472 du 28 décembre 1959, le contribuable, père d'une fille majeure dont le mari accomplit son service militaire légal ou est rappelé pour servir en Algérie, est en droit de déduire de son revenu global, pour l'établissement de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, les sommes qu'il verse à sa fille ou les dépenses qu'il supporte pour son entretien, dans la mesure où ces versements et

dépenses présentent le caractère d'une pension alimentaire satisfaisant à la condition prévue à l'article 208 du code civil, c'est-à-dire accordée dans la proportion du besoin de celui qui en bénéficie et de la fortune de celui qui la verse. Mais, le point de savoir si et dans quelle mesure les sommes dont il s'agit présentent le caractère de charges déductibles du revenu global constitue une question de fait qu'il appartient au service local des contributions directes de trancher sous le contrôle du juge de l'impôt.

7205. — M. Duchateau signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** l'anomalie que constituent les instructions en vigueur exigeant d'une veuve remariée divorcée l'obligation de justifier que la séparation a été prononcée aux seuls torts du mari, alors que la concubine n'a pas à donner la cause ou le motif de la cessation de son union libre et à apporter la preuve (ce qui serait d'ailleurs impossible puisqu'il n'y a pas de jugement) que la séparation est aux torts uniques de son compagnon, et lui demande s'il n'estime pas utile de modifier la réglementation applicable afin que la concubine ne soit pas plus favorisée que l'épouse légitime. (*Question du 4 octobre 1960.*)

Réponse. — Les dispositions actuelles de l'article L. 62 du code des pensions civiles et militaires, définissent les droits à pension de reversion des veuves remariées et divorcées à leur profit et de celles vivant en état de concubinage notoire lorsque cesse le concubinage. Les unes et les autres recouvrent l'intégralité de leur droit à pension si elles sont âgées de soixante ans au moins, ou de cinquante-cinq ans en cas d'incapacité de travail égale ou supérieure à 80 p. 100 et si, d'autre part, les revenus dont elles disposent sont inférieurs à un certain plafond. La question soulevée par l'honorable parlementaire a déjà retenu l'attention du Gouvernement, qui a envisagé d'y apporter une solution dans le cadre de la réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite. En particulier, la veuve remariée et divorcée pourrait recouvrer ses droits à pension, que le divorce ait été prononcé à son profit ou à ses torts.

7207. — M. Paul Coste-Floret demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : 1° si les bâtiments appartenant à une distillerie coopérative peuvent bénéficier de l'exemption de la contribution foncière des propriétés bâties prévue à l'article 1385, 5° du code général des impôts ; 2° dans la négative, si les silos à marcs servant exclusivement à cet usage peuvent bénéficier de ladite exemption. (*Question du 4 octobre 1960.*)

Réponse. — 1° L'exemption de contribution foncière des propriétés bâties prévue par l'article 1383, 5° du code général des impôts en faveur des bâtiments appartenant aux sociétés coopératives agricoles concerne exclusivement les immeubles dans lesquels sont effectuées des opérations de la nature de celles entrant dans les usages normaux de la pratique agricole. Cette exemption ne peut, en conséquence, être accordée aux bâtiments affectés par une société coopérative à la distillation des marcs, cette opération ne pouvant être considérée comme entrant normalement dans l'exercice de la profession agricole ; 2° elle ne peut non plus être accordée aux silos dès lors que les marcs que la coopérative y entrepose sont destinés à alimenter la distillerie.

7219. — M. Mariotte expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une entreprise textile qui possède un petit magasin de ventes au détail dans son tissage. Dans ce magasin, elle vend des articles de sa fabrication et des articles achetés à l'extérieur et revendus en l'état, le tout à un prix de détail. Il est demandé de confirmer que ces ventes au détail subissent la taxe sur la valeur ajoutée sur le prix de gros déterminé par application des 20 p. 100 forfaitaires ou de l'abattement des deux tiers du pourcentage des bénéfices, et la taxe locale sur le prix effectif, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les articles de sa fabrication et les articles revendus en l'état. Il est précisé que les ventes en gros de cette entreprise textile et provenant d'articles de sa fabrication ont dépassé au cours de l'année précédente 50 p. 100 de son chiffre d'affaires global. (*Question du 4 octobre 1960.*)

Réponse. — L'article 263, 6° *b* du code général des impôts précise que sont assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée, en ce qui concerne les reventes en l'état à des conditions de détail, les personnes vendant, soit dans le même établissement, soit dans des établissements distincts, en gros et en détail, dès l'instant que leurs ventes en gros ont dépassé, au cours de l'année civile précédente, la moitié de leur chiffre d'affaires total. Mais une réponse définitive ne pourrait être fournie à l'honorable parlementaire que dans la mesure où, par l'indication du nom et de l'adresse de l'intéressée, l'administration serait mise à même de faire effectuer une enquête sur ce cas particulier.

7235 — M. Dorey expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les transitaires effectuent des opérations douanières, tant pour les besoins d'importateurs que d'exportateurs. Ces opérations étant soumises à la taxe sur les prestations de services, il lui demande de confirmer que cet impôt s'avère déductible de la taxe sur la valeur ajoutée exigible par les clients des transitaires sans qu'il y ait lieu de rechercher si les opérations de transit concernent des biens déductibles ou non. (*Question du 4 octobre 1960.*)

Réponse. — En vertu des dispositions de l'article 69 H de l'annexe III au code général des impôts, n'ouvrent pas droit à déduction les services s'appliquant aux biens eux-mêmes exclus de ce droit. Par conséquent, la taxe sur les prestations de services facturée par les transitaires en douane, n'étant déductible chez les assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée selon les règles de la déduction financière que si les opérations de transit concernent des biens déductibles, il convient de rechercher si lesdites opérations portent sur l'une ou l'autre de ces deux catégories de biens.

COMMERCE INTERIEUR

7266. — M. Legaret expose à **M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur** que, depuis quelque temps, les Français apprennent chaque jour avec stupéfaction que, dans une partie du pays, des producteurs estimant insuffisants les prix pratiqués ont préféré détruire des quantités importantes de denrées alimentaires plutôt que de les vendre. Le prétexte invoqué par ces destructeurs est « l'insuffisance des cours ». Les producteurs de tomates ont ajouté un commentaire d'où il ressort que la rareté du produit l'an dernier avait entraîné une élévation considérable du prix de la marchandise, incitant les intéressés à en produire en quantité dans l'espoir d'une importante rémunération. Ce surplus de production ayant eu l'inévitable effet de faire baisser les prix, les producteurs s'estiment lésés de ne pouvoir vendre à un cours de disette une marchandise qu'ils ont eux-mêmes décidé de produire en abondance. Il observe que ces producteurs réclament le droit d'échapper à la règle impérative que subissent tous les citoyens et qui est celle de la concurrence, donc de l'offre et de la demande, donc du risque. Acceptant et provoquant même une hausse, ils entendent en conserver dorénavant le montant comme un « droit acquis ». Ce raisonnement, s'il était admis, aboutirait à une scandaleuse surenchère des prix et le consommateur se trouverait en face d'une énorme entreprise quasi monopolistique d'où ne pourrait sortir pour lui qu'un écrasement progressif. L'article 459 du code pénal, modifié par les lois validées des 12 juin 1942 et 22 mai 1944, précise : « Sera puni d'un emprisonnement de cinq à dix ans et d'une amende de 1 million à 5 millions de francs quiconque aura, par malveillance ou dans l'intention d'agir sur les cours des denrées alimentaires, fait ou laissé périr, corrompre ou disparaître des denrées alimentaires ». Il lui demande pourquoi, alors que des pratiques expressément visées par le texte ci-dessus rappelé se produisent ouvertement depuis plusieurs mois, aucune mesure n'a été prise par le Gouvernement pour les faire cesser et pour engager à l'égard des affameurs en cause des poursuites qu'il est de son plus strict devoir d'engager pour empêcher la continuation de semblables scandales. (*Question du 6 octobre 1960.*)

Réponse. — D'une façon générale, les destructions de denrées alimentaires constatées au cours de l'été 1960 n'ont eu qu'un caractère épisodique, n'ont porté que sur des produits particulièrement périssables, et seulement sur des quantités minimes, contrairement à ce qu'ont pu laisser croire certains commentaires de presse. Leur effet sur les cours et sur l'approvisionnement des marchés de consommation n'a pas été appréciable, comme le prouve l'observation des mercuriales des marchés de gros et des prix relevés sur les marchés de détail. Ces circonstances n'ont pas paru motiver une action répressive fondée. Il convient, en effet, de souligner que la loi du 12 juin 1942 invoquée par l'honorable parlementaire (laquelle n'a pas modifié l'article 459 du code pénal comme il est indiqué mais s'insère en réalité dans le cadre des infractions aux règles du ravitaillement prévues au paragraphe 3° de l'article 2 de l'ordonnance n° 45-1484 du 30 juin 1945 relative à la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique), promulguée à une époque où le pays était soumis à une économie de pénurie du fait de l'occupation du territoire par l'ennemi, ne pourrait s'appliquer, dans la conjoncture actuelle, qu'à des actes plus graves et plus nettement caractérisés que ceux qui en étaient passibles lors de son entrée en vigueur. Néanmoins, la destruction de denrées alimentaires est toujours un acte particulièrement choquant et témoigne d'un profond désordre économique. C'est pourquoi les pouvoirs publics ont engagé cet été une série de campagnes avec le concours du commerce, afin de promouvoir la vente à des prix avantageux, des principaux fruits et légumes (tomates, poires, raisins) dont la production était abondante. Ces campagnes ont abouti à des résultats intéressants, en permettant de favoriser l'écoulement des produits intéressés à des cours améliorés et de faire profiter néanmoins les consommateurs de l'abondance de fruits et légumes, à des prix de détail en baisse sensible par rapport aux années précédentes.

JUSTICE

7249. — M. Laurin expose à **M. le ministre de la justice** que la population de Fréjus pense avoir le droit de connaître enfin, plus de dix mois après la catastrophe, les raisons pour lesquelles le tribunal de Draguignan n'a pas encore rendu son arrêt situant la ou les responsabilités qui ont amené la rupture du barrage de Malpasset. Il lui demande : 1° dans quel délai cet arrêt sera rendu ; 2° quelles mesures il compte prendre pour accélérer la procédure d'instruction ; 3° quelles mesures il compte prendre pour faire connaître à la population la décision du tribunal. (*Question du 4 octobre 1960.*)

Réponse. — L'instruction judiciaire qui a été ouverte à la suite de la rupture du barrage de Malpasset a nécessité, dans une affaire aussi grave dans ses conséquences et complexe dans ses causes techniques, de nombreuses mesures d'information. C'est

ainsi que des travaux importants ont été réalisés par les experts judiciaires, et que le magistrat instructeur a procédé à de nombreuses auditions en présence des experts ; non seulement la procédure n'a subi aucun retard, mais elle a été conduite avec toute la célérité désirable, et très attentivement suivie par la chancellerie. Il a pu être constaté notamment que la mission de chacun des experts dans sa spécialité technique, était en voie d'achèvement. Dès que ceux-ci auront procédé à une dernière confrontation des résultats de leurs travaux et de leurs points de vue, en liaison avec les experts techniques désignés par M. le ministre de l'agriculture, leur rapport définitif sera déposé, et il appartiendra alors au juge d'instruction de prendre toutes les décisions qu'il estimera utiles. Il sera veillé à ce que le règlement de cette importante affaire continue à ne subir aucun retard.

7352. — M. Mignot demande à M. le ministre de la justice si la classification en catégorie spéciale des fonctionnaires de l'administration pénitentiaire et les conditions dans lesquelles ceux-ci doivent exercer leurs fonctions ne justifient pas l'extension, par analogie, à ces fonctionnaires, des dispositions de la loi n° 57-444 du 8 avril 1957 instituant un régime particulier de retraite en faveur des personnels de police. (*Question du* 11 *octobre* 1960.)

Réponse. — La loi n° 57-444 a institué en faveur des personnels actifs de la police un régime particulier de retraite. Le fait que, comme les personnels de police, ceux des services extérieurs de l'administration pénitentiaire ont obtenu un statut spécial dérogeant sur certains points aux dispositions du statut général des fonctionnaires, n'implique pas nécessairement un alignement des deux régimes de retraite puisque, sur les éléments essentiels du déroulement des carrières et l'échelonnement indiciaire, la parité n'est pas réalisée. Le problème soulevé par l'honorable parlementaire ne manquera pas néanmoins d'être étudié attentivement, en relation avec les autres administrations intéressées.

TRAVAIL

7100. — M. Moore expose à M. le ministre du travail que la convention-type entre les caisses régionales et les syndicats médicaux précise, dans son article 1er : « le libre choix du bénéficiaire s'exerce entre tous les médecins ayant légalement le droit d'exercer en France », mais qu'ensuite elle ne précise, ni à quelles caisses, ni à quels assurés, ni à quels médecins, ni en quels lieux s'applique — ou ne s'applique pas — ladite convention. Si l'on se réfère à l'article 2 du décret du 12 mai 1960 : « les tarifs des honoraires... sont établis pour chaque département ou circonscription », ainsi qu'à l'article 3, il semble que c'est le lieu où l'acte médical est effectué qui détermine l'applicabilité de la convention, quels que soient les domiciles de la caisse primaire de sécurité sociale du malade, de l'assujetti ou du médecin. C'est du moins la jurisprudence antérieure (commission régionale de Lille, 15 mars 1954, Flippe contre caisse primaire de X...), obtenue par une assurée lasse d'être remboursée au tarif du Pas-de-Calais lorsque celui-ci était inférieur au tarif d'autorité de la Somme, sous prétexte qu'elle habitait le Pas-de-Calais, et au tarif de la Somme lorsque celui-ci était inférieur au tarif conventionnel du Pas-de-Calais, sous prétexte que son médecin habitait la Somme. Elle obtint, par la décision susmentionnée, le remboursement des visites de son médecin dans le Pas-de-Calais au tarif conventionnel du Pas-de-Calais. Il lui demande donc si cette interprétation reste valable. Dans l'affirmative, il lui fait remarquer que la loi est inapplicable, car les feuilles de sécurité sociale ne prévoient pas la mention des lieux où l'acte est effectué et qu'il paraît nécessaire de modifier au plus tôt les feuilles de maladie en conséquence. (*Question du* 1er *octobre* 1960.)

Réponse. — La nomenclature générale des actes professionnels des médecins et autres praticiens, annexée à l'arrêté du 4 juillet 1960, précise, en son article 20 (renvoi 2), que le tarif à appliquer par le praticien, pour la visite comme pour la consultation, est le tarif du domicile du praticien. Ainsi, un médecin qui a son domicile professionnel dans le département de la Somme, est fondé à demander à ses clients, assurés sociaux, le tarif applicable dans ce département. Il ne s'ensuit pas cependant que, dans tous les cas, les caisses de sécurité sociale doivent rembourser les honoraires sur la base de ce tarif. Il existe, en effet, un principe essentiel en matière d'assurance maladie : c'est celui selon lequel le principe du libre choix de l'assuré qui est reconnu, en tout état de cause, ne doit pas avoir pour conséquence de faire supporter aux caisses de sécurité sociale des charges supplémentaires. Ce principe d'économie a été rappelé par le conseil d'Etat, dans un avis du 20 mai 1951 relatif au choix par l'assuré social malade, d'un établissement de soins éloigné de son domicile. Ainsi que l'a indiqué la haute assemblée, si le libre choix du malade doit être respecté dans toute la mesure compatible avec les nécessités du contrôle des caisses, il n'en reste pas moins que le législateur n'a voulu assurer que le remboursement des frais indispensables au rétablissement de la santé du malade assuré social. La sécurité sociale étant « un effort de solidarité imposé par la loi à l'ensemble des travailleurs et employeurs, en vue d'assurer la garantie de certains risques définis par la loi », cet effort « implique que les soins dispensés à l'assuré social malade le soient de manière à ne pas grever les cotisants de charges inutiles et inévitables ». En matière de consultations et de visites, cette règle a été traduite comme suit dans le règlement intérieur modèle des caisses de sécurité sociale (art. 12, 2e alinéa) : « La caisse ne participe pas aux frais de déplacement supplémentaires résultant du choix fait par l'assuré d'un praticien autre que celui de la commune où il réside ou, à défaut, de la commune la plus proche ». En vertu de ce principe général d'économie, qui a inspiré la législation de sécurité sociale, les caisses sont donc fondées à calculer leurs remboursements sur la base du tarif applicable au domicile du médecin le plus proche de la résidence de l'assuré. Ainsi, lorsqu'un assuré social résidant dans le Pas-de-Calais fait appel à un médecin qui a son domicile professionnel dans le département de la Somme, la caisse calcule son remboursement sur la base du tarif de la Somme ; si le médecin le plus proche de l'assuré a son domicile professionnel dans la Somme ; sur la base du tarif du Pas-de-Calais, si le médecin le plus proche réside dans le Pas-de-Calais. Il n'y a dans cette règle aucun arbitraire, mais seulement l'application du principe, rappelé ci-dessus, qu'un assuré qui choisit, pour des raisons de convenances personnelles, des modalités de soins plus onéreuses que celles qui sont à sa disposition, doit assumer la charge des dépenses supplémentaires résultant de ce choix. Aucune difficulté pratique n'est à craindre dans l'application de ces règles, puisque le lieu où l'acte est dispensé ne détermine, ni le tarif applicable, ni le tarif de remboursement ; la caisse peut vérifier si le médecin a bien respecté le tarif applicable, sur le vu du cachet du praticien (apposé sur la feuille de maladie), puisque ce cachet comporte l'adresse de son domicile professionnel. L'adresse de l'assuré permet ensuite à la caisse de connaître le médecin le plus proche de son domicile et, par suite, le tarif de remboursement. Enfin, depuis l'entrée en vigueur dans les deux départements de la Somme et du Pas-de-Calais, de conventions comportant les mêmes tarifs (exception faite de la ville d'Amiens), les difficultés signalées par l'honorable parlementaire ne peuvent désormais se reproduire.

7103. — M. Van der Meersch expose à M. le ministre du travail qu'une récente étude a fait ressortir la situation particulièrement pénible des veuves et orphelins de la vie civile. Le niveau de vie de nombre d'entre eux est très inférieur au minimum vital. Cette situation est si digne d'intérêt que certaines caisses d'allocations familiales, telle celle de Roubaix, donnent spontanément un complément d'allocation à toutes les veuves. Il lui demande s'il n'envisage pas de faire en sorte qu'une mesure si humaine soit généralisée en France et s'il a fait procéder aux études qui semblent opportunes sur l'attribution, en France, d'une allocation légale de veuvage comme cela existe déjà dans divers pays, et notamment en Belgique et en Hollande. (*Question du* 1er *octobre* 1960.)

Réponse. — La législation actuelle tient déjà le plus grand compte de la situation particulière des veuves. C'est ainsi que lorsque la veuve n'exerce aucune activité professionnelle, elle continue à avoir droit aux prestations familiales du chef de son mari, qu'il ait été salarié ou non-salarié. Bien entendu, les veuves qui travaillent ouvrent droit aux prestations familiales du chef de leur activité professionnelle. Ces veuves perçoivent donc les allocations familiales si elles ont au moins deux enfants à charge ; il s'y ajoute l'allocation de salaire unique pour les veuves salariées. L'allocation de la mère au foyer est attribuée à celles qui, ayant au moins trois enfants, exercent une activité non salariée. Il n'est pas envisagé actuellement de créer une nouvelle prestation familiale au seul profit des veuves quelle que soit leur situation matérielle. Il a paru préférable de laisser aux caisses d'allocations familiales la possibilité d'accorder des avantages extra légaux à leurs allocataires sur leurs fonds d'action sanitaire et sociale en tenant compte précisément de la situation particulière de chacun de ceux-ci. Cependant, dans le cadre des instructions générales données par le comité technique d'action sanitaire et sociale aux organismes d'allocations familiales, ces derniers établissent leur programme d'action sociale en fonction des besoins locaux qui leur apparaissent les plus urgents (aide au logement, aide aux vacances, aide ménagère, service social, etc.) et compte tenu de leurs possibilités financières. C'est en fonction de ces dispositions que la caisse d'allocations familiales de Roubaix verse un complément d'allocations aux veuves dont la situation sociale est digne d'intérêt.

7140. — M. Moore expose à M. le ministre du travail que, le 2 janvier 1956, un arrêté a instauré un tarif d'autorité préférentiel pour certaines grandes villes et leur banlieue ; qu'en matière de tarif d'autorité, la commission des tarifs a décidé, en octobre 1946, que le tarif applicable est celui du domicile du médecin ; que cette décision a été confirmée par la circulaire ministérielle du 31 décembre 1946, par les réponses ministérielles de décembre 1952 à M. Marcel Brousse et du 12 décembre 1953 à M. Gaillemin, ainsi que par la jurisprudence (commission régionale de Lille, le 15 mars 1954, Flippe c/caisse primaire X... : « Attendu que la consultation prise par F... au cabinet de son médecin, domicilié dans la Somme, doit être réglée sur la base des tarifs applicables dans la Somme », la Somme étant alors sans convention). Or, une caisse de sécurité sociale publiant le tarif préférentiel susindiqué crut devoir ajouter aux textes légaux la disposition suivante : « Sous réserve que le praticien appelé soit le plus proche de la résidence du malade » et s'obstiner à rembourser au tarif rural les actes médicaux effectués par les médecins domiciliés dans la grande ville aux assurés sociaux demeurant dans les communes rurales. Une assurée s'étant pourvue le 9 juillet 1958 devant le contentieux de la sécurité sociale, a finalement obtenu gain de cause par la décision du 7 octobre 1959, en commission de première instance de sécurité sociale d'Amiens, en ces termes : « Attendu que la demoiselle D... s'est pourvue contre le rejet de ses réclamations portées le 9 juillet 1958 devant la commission de procédure gracieuse de la caisse primaire de..., à savoir... 2° le paiement des prestations en nature au tarif d'Amiens

et non Escarbotin, en vertu de la décision de la commission des tarifs d'octobre 1956 et de la circulaire ministérielle du 31 décembre 1946 qui enjoint aux caisses de l'appliquer... Attendu que la demoiselle D... demande à la caisse primaire le remboursement des soins sur le tarif applicable aux assurés sociaux demeurant à Amiens (lieux où sont dispensés les soins)..., la commission... déclare la demoiselle D... bien fondée en son recours. Y faisant droit, dit et juge que la caisse primaire de... doit lui régler les prestations en nature au tarif d'Amiens ». La caisse fit appel en vain. Le 27 avril, la cour d'appel d'Amiens confirma la décision de la commission de première instance. Mais c'est seulement en août 1960 que la demoiselle D... reçut de la caisse les prestations auxquelles elle avait droit. Il lui demande : 1° comment il se fait que les caisses de sécurité sociale se permettent de légiférer suivant leur bon plaisir ; 2° comment elles peuvent opposer résistance acharnée aux justes réclamations, obligeant les assujettis aux frais élevés d'une représentation par avocat en cour d'appel, frais dont, même gagnants, les assujettis ne sont pas indemnisés ; 3° comment il se fait que les caisses ne prennent aucune disposition pour rectifier la publicité erronée dont elles sont responsables et pour indemniser les autres usagers des sommes dont ils ont été frustrés dans les mêmes circonstances. (*Question du 1er octobre* 1960.)

Réponse. — La Nomenclature générale des actes professionnels des médecins et autres praticiens, annexée à l'arrêté du 4 juillet 1960, précise, en son article 20 (renvoi 2), que le tarif à appliquer par le praticien, pour la visite comme pour la consultation, est le tarif du domicile du praticien. Il ne s'ensuit pas cependant que, dans tous les cas, les caisses de sécurité sociale doivent rembourser les honoraires sur la base de ce tarif. Il existe, en effet, un principe essentiel en matière d'assurance maladie, c'est celui selon lequel le principe du libre choix de l'assuré, qui est reconnu en tout état de cause, ne doit pas avoir pour conséquence de faire supporter aux caisses de sécurité sociale des charges supplémentaires. Ce principe d'économie a été rappelé par le conseil d'Etat, dans un avis du 20 mai 1951 relatif au choix par l'assuré social malade d'un établissement de soins éloigné de son domicile. Ainsi que l'a indiqué la Haute Assemblée, si le libre choix du malade doit être respecté dans toute la mesure compatible avec les nécessités du contrôle des caisses, il n'en reste pas moins que le législateur n'a voulu assurer que le remboursement des frais indispensables au rétablissement de la santé du malade assuré social. La sécurité sociale étant « un effort de solidarité imposé par la loi à l'ensemble des travailleurs et employeurs, en vue d'assurer la garantie de certains risques définis par la loi », cet effort « implique que les soins dispensés à l'assuré social malade le soient de manière à ne pas grever les cotisants de charges inutiles et évitables. En matière de consultations et de visites, cette règle a été traduite comme suit dans le règlement intérieur modèle des caisses de sécurité sociale (art. 12, deuxième alinéa) : « La caisse ne participe pas aux frais de déplacement supplémentaires résultant du choix fait par l'assuré d'un praticien autre que celui de la commune où il réside ou, à défaut, de la commune la plus proche ». En vertu de ce principe général d'économie, qui a inspiré la législation de sécurité sociale, les caisses sont donc fondées à calculer leurs remboursements sur la base du tarif applicable au domicile du médecin le plus proche de la résidence de l'assuré. Pour reprendre l'exemple cité par l'honorable parlementaire, il est normal qu'un assuré social d'une commune rurale des environs d'Amiens soit remboursé sur la base du tarif applicable à la ville d'Amiens s'il a fait effectivement appel à un praticien de cette ville et s'il n'existe pas de praticien plus proche de son domicile. Dans le cas contraire, la caisse est fondée à limiter son remboursement sur la base du tarif applicable au praticien de même catégorie le plus proche. Il n'y a dans cette règle aucun arbitraire, mais seulement l'application du principe rappelé ci-dessus qu'un assuré qui choisit, pour des raisons de convenances personnelles, des modalités de soins plus onéreuses que celles qui sont à sa disposition doit assumer la charge des dépenses supplémentaires résultant de ce choix.

7416. — **M. Dalainzy** soumet à **M. le ministre du travail** la situation pénible et tragique des personnes âgées et attire son attention sur l'extrême urgence qu'il y a à relever les barèmes « plafonds de ressources » dont le montant n'a pas été modifié depuis 1956. Il lui expose à titre d'exemple le cas d'un ménage retraité, qui touchait en 1959 une retraite s'élevant à 229.800 francs (155.800 francs pour V. T. S. et 76.000 francs pour F. N. S.). Le mari a bénéficié, à la date du 1er janvier 1960, d'une retraite supplémentaire provenant d'une caisse alimentée par les employés et le patronat de son ancienne entreprise ; il a reçu à ce titre, une somme de 110.000 francs par an. En fonction des textes actuels, fixant depuis 1956 à 258.000 francs, le plafond des ressources pour un ménage, l'intéressé s'est vu réduire sa retraite initiale et se voit réclamer un trop-perçu de 81.804 francs, il lui demande s'il n'estime pas que semblable état de fait stérilise les initiatives sociales et mérite d'être versé à l'appui d'une étude de revalorisation des barèmes en vigueur, revalorisation honnête et enfin conforme aux nécessités de la vie. (*Question du 14 octobre* 1960.)

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article L. 630 du code de la sécurité sociale, l'allocation aux vieux travailleurs salariés n'est due que si le total des ressources du bénéficiaire — de quelque nature qu'elles soient — et de l'allocation n'excède pas un plafond fixé à 2.580 NF par an lorsqu'il s'agit d'un ménage. En cas de dépassement de ce chiffre l'allocation est réduite en conséquence ou suspendue. Toutefois, ne sont pas prises en considération dans l'appréciation des ressources ci-dessus, les retraites de vieillesse ou d'invalidité servies par les institutions de prévoyance visées à l'article L. 4 du code précité. Les intéressés sont tenus en application de l'article 8, paragraphe 4 de l'arrêté du 2 août 1949 modifié, de faire connaître à la caisse qui effectue le paiement de leurs arrérages, les changements survenus dans leurs ressources impliquant la réduction ou la suspension de leur allocation. Compte tenu des dispositions de l'article L. 67 du code de la sécurité sociale, les organismes de sécurité sociale sont fondés à réclamer le remboursement des sommes indûment perçues au cours d'une période donnée n'excédant par trois années, du moment que les ressources durant ladite période ont été supérieures au double de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, c'est-à-dire à 1.447,60 nouveaux francs. En ce qui concerne l'allocation supplémentaire instituée dans le cadre du Fonds national de solidarité, il est fait application ainsi qu'il ressort de l'article L. 688 du code de la sécurité sociale des mêmes plafonds de ressources qu'en matière d'allocation aux vieux travailleurs salariés. Toutefois, si cet avantage peut être réduit ou retiré en cas de dépassement du plafond pris en considération, l'article L. 691 du code de la sécurité sociale prévoit que les arrérages versés sont acquis aux bénéficiaires, sauf lorsqu'il y a fraude, absence de déclaration des ressources ou omission de ressources dans les déclarations. Afin de vérifier s'il a bien été fait application des textes susvisés aux intéressés visés par la question écrite, il conviendrait, le cas échéant, de faire connaître leurs noms, prénoms, adresse, le numéro de leur allocation ainsi que la désignation de l'organisme qui effectue le service de leurs arrérages. Il est précisé, d'une manière générale, que toute modification relative aux conditions d'admission au bénéfice d'une prestation de vieillesse — notamment en ce qui concerne la question des ressources lorsqu'il s'agit d'avantages non contributifs tels que l'allocation aux vieux travailleurs salariés et l'allocation supplémentaire — nécessite l'étude de problèmes démographiques, économiques et financiers forts complexes. Il est rappelé à ce sujet que le Gouvernement par décret du 8 avril 1960 a institué une commission d'étude des problèmes de la vieillesse. Cette commission qui est présidée par M. Laroque, conseiller d'Etat, a pour tâche d'étudier les problèmes posés par l'emploi et les conditions d'existence des personnes âgées et de proposer au Gouvernement les solutions à donner à ces problèmes dans le cadre d'une politique d'ensemble, compte tenu de l'évolution démographique prévisible au cours des années à venir. Le Gouvernement se propose d'examiner la question posée par l'honorable parlementaire lorsqu'il sera en possession des conclusions des travaux de ladite commission.

7428. — **M. Bricout** demande à **M. le ministre du travail** quelles mesures il envisage de prendre en vue de la prise en compte, pour le calcul de la retraite, des années de cotisations des assurés sociaux au-delà de la trentième année de versements et jusqu'à l'arrivée à l'âge de la retraite. (*Question du 18 octobre* 1960.)

Réponse. — Des études sont entreprises à l'heure actuelle en vue de modifier éventuellement les règles de calcul des pensions de vieillesse afin de déterminer les bases sur lesquelles seront établies les pensions des assurés totalisant plus de trente ans d'assurance à la date de liquidation de leurs droits. Il est rappelé, en outre, que le Gouvernement par le décret du 8 avril 1960 a institué une commission d'étude des problèmes de la vieillesse qui est chargée d'étudier et de proposer au Gouvernement les solutions à donner pour améliorer les conditions d'existence des personnes âgées. La présidence de cette commission a été confiée, par arrêté de M. le Premier ministre, du 26 avril 1960, à M. Laroque, conseiller d'Etat. Le Gouvernement se propose d'examiner la question posée par l'honorable parlementaire lorsqu'il sera en possession du rapport établi à l'issue des travaux de ladite commission.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

7364. — **M. Peretti** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** de lui faire connaître les raisons techniques qui conduisent les divers services intéressés à utiliser indifféremment, pour la construction ou la remise en état des chaussées et des routes, des revêtements tantôt en pavés, tantôt en ciment ou en bitume. Ne lui semble-t-il pas que, d'une façon très générale, les usagers ont une nette préférence pour le dernier matériau qui assure un meilleur roulement. Lui paraît-il enfin logique et souhaitable pour une même voie et quelquefois pour des parties peu importantes de se servir de deux ou trois matériaux différents. (*Question du 13 octobre* 1960.)

Réponse. — Les divers types de revêtements des chaussées sont en effet les pavages, le béton de ciment et les revêtements souples (à base de bitume ou de goudron). Les premiers ne sont plus utilisés, sur la voirie nationale, que d'une façon exceptionnelle dans certaines zones très urbanisées ou très industrialisées où ils sont justifiés par leur résistance à une circulation lourde et intense, mais relativement lente, et les facilités qu'ils offrent pour les réparations (ouvertures de tranchées pour pose ou réparation de canalisations). Le béton de ciment n'est également utilisé que d'une façon exceptionnelle, pratiquement exclusivement sur les autoroutes à trafic lourd pour lesquelles il peut être compétitif, au point de vue économique, avec les revêtements souples. Ces derniers constituent donc bien le type de revêtement normal pour la construction des routes nationales ; ils sont utilisés exclusivement pour la remise en état de ces routes. Si dans certaines circonstances, on leur préfère les deux types de revêtements cités en premier lieu, ceci est le résultat d'une étude comparative d'ensemble des différentes solutions faisant ressortir les différents avantages et inconvénients (dépense de premier établissement, longévité, frais et

facilité d'entretien, délai d'exécution, agrément pour l'usager au point de vue du confort du roulement, de la glissance, de la luminosité, etc.). Enfin, s'il est en effet logique et souhaitable que le maximum de continuité soit assuré, sur une route déterminée, en ce qui concerne le type de revêtement, il faut noter que certains impératifs techniques (chaussées des ponts et des tunnels, sols ou remblai de qualité hétérogène donnant lieu à tassements, etc.) imposent d'adopter, sur certaines sections, un type de revêtement de préférence à un autre.

7473. — M. Mainguy demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** si le Touring-Club de France bénéficie de subventions officielles et, dans l'affirmative, s'il trouve normal que cette association organise une campagne contre une taxe régulièrement instituée. (*Question du* 19 *octobre* 1960.)

Réponse. — Le ministre des travaux publics et des transports, de qui relève également le tourisme, précise à l'honorable parlementaire que le commissariat général au tourisme n'alloue pas de subvention au Touring-Club de France. Cette association n'a d'ailleurs jamais sollicité d'aide financière des services officiels du tourisme.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 138 [alinéa 2 et 6] du règlement.)

4687. — 9 mars 1960. — **M. Lolive** expose à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** que la veuve d'un fonctionnaire de la préfecture de la Seine décédé en 1940, après quinze ans de mariage, ne peut obtenir, bien qu'âgée de cinquante-cinq ans, une pension de veuve, car le mariage, datant de 1925, n'a pas été contracté deux ans au moins avant la cessation d'activité du mari (1926) ; que, pourtant, l'article 36 (I) de la loi du 20 septembre 1948 stipule que le droit à pension de veuve est reconnu lorsque le mari avait obtenu une pension d'ancienneté et lorsque le mariage antérieur ou postérieur à la cessation de l'activité a duré au moins six années, l'entrée en jouissance de la pension étant éventuellement différée jusqu'à l'époque où la veuve atteindra l'âge de cinqante-cinq ans. Il lui demande : *a*) les raisons de cette situation anormale ; *b*) au cas où elles résulteraient des dispositions législatives ou réglementaires, les modifications que le Gouvernement envisage de leur apporter afin de faire cesser l'injustice dont est victime la veuve intéressée, qui n'a pour toute ressource qu'une allocation viagère de 11.000 francs par mois.

6818. — 17 août 1960. — **M. Jean-Paul David** demande à **M. le Premier ministre** : 1° si le lieu d'internement des deux jeunes soldats français, récemment assassinés par le F. L. N., était connu du Gouvernement français ; 2° s'il était possible d'indiquer sur le territoire de quel Etat ont pu fonctionner les soi-disant tribunaux auxquels ont fait référence les rebelles algériens ; 3° les mesures qui ont été prises pour tenter de sauver la vie aux deux jeunes soldats ; 4° les dispositions envisagées pour éviter de nouveaux massacres.

7059. — 20 septembre 1960. — **M. Canat** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** : 1° si un candidat classé en 1939 dans l'un des emplois réservés (surveillant de prison, douanes, eaux et forêts, etc.) en vertu des lois de 1923 et 1924, doit ou non être considéré comme candidat à la fonction publique ; 2° si, du fait que la loi de septembre 1939 suspendait toutes nominations aux emplois réservés durant la période des hostilités, ce candidat peut bénéficier de l'ordonnance n° 45-1283 du 15 juin 1945, en vue de concourir aux emplois supérieurs avec des chances égales à celles des candidats civils ; 3° il lui demande en outre, pour le cas où la législation actuelle ne permettrait pas de répondre par l'affirmative, s'il n'envisage pas la possibilité d'apporter auxdits textes toutes modifications utiles pour faire disparaître les inégalités choquantes que l'on constate encore dans certains services (services pénitentiaires par exemple).

7181. — 29 septembre 1960. — **M. Jean Thomazo** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur** qu'une loi n° 57-277 du 7 mars 1957 a précisé le statut professionnel des voyageurs, représentants et placiers. D'autre part, un décret n° 48-1345 du 23 décembre 1958 a défini la profession d'agent commercial. Il lui demande : 1° quelle est la situation actuelle d'un représentant qui, avant l'intervention de ces deux textes, se considérait comme agent commercial, travaillait sous contrat de mandat, exerçait en fait d'une façon exclusive et constante sa profession de représentant mais n'effectuait aucune opération commerciale pour son compte ; 2° si ce représentant doit être considéré comme salarié, bien que ses contrats ne prévoient que des commissions, à l'exclusion de toute rémunération fixe telle que minimum garanti, frais de déplacements, de représentation, etc., le produit des commissions étant essentiellement aléatoire puisqu'il est fonction des commandes reçues par le représentant. En résumé, si ledit représentant doit être placé dans la profession des V. R. P. ou dans celle des agents commerciaux, telles que ces professions sont respectivement définies par la loi du 7 mars 1957 et le décret du 23 décembre 1958 ; 3° quelle est la situation d'un représentant se trouvant dans les conditions définies ci-dessus et qui est mis en demeure par l'une des sociétés à laquelle il était jusqu'ici lié par un contrat de mandat, de transformer celui-ci en contrat de louage de services, motif pris qu'il ne fait effectivement aucune opération commerciale pour son propre compte et quelle sera la législation qui lui sera applicable du point de vue des charges sociales.

7183. — 29 septembre 1960. — **M. Waldeck Rochet** expose à **M. le ministre du travail** que l'insuffisance de la majoration de l'allocation supplémentaire de vieillesse, annoncée par le Gouvernement, est tellement criante qu'elle est considérée comme une aumône par la masse des vieux travailleurs. En effet, étant donné que les majorations de 10 et de 7 p. 100 ne portent que sur l'allocation supplémentaires de 380 nouveaux francs par an et non pas sur les allocations vieillesse de base et les pensions de la sécurité sociale, la mesure prise par le Gouvernement aura les conséquences suivantes pour les différentes catégories de vieux travailleurs : 1° les vieux économiquement faibles les plus pauvres, qui perçoivent au total 692 nouveaux francs par an, recevront en plus 36 nouveaux francs par an, soit 3,16 nouveaux francs par mois de majoration ; 2° les bénéficiaires de l'allocation aux vieux travailleurs salariés et de l'allocation supplémentaire du fonds de solidarité recevront en plus 26,60 nouveaux francs par an, soit 2,20 nouveaux francs de majoration par mois et encore à la condition que les ressources globales mensuelles ne dépassent pas 200 nouveaux francs par mois ; 3° tous les autres vieux travailleurs, qu'ils soient pensionnés ou non de la sécurité sociale, ne recevront aucune majoration. Si l'on considère que les allocations vieillesse de base, notamment l'allocation aux vieux travailleurs salariés, n'ont pas subi d'augmentation depuis le 1er janvier 1956, il est évident que ce n'est pas la majoration dérisoire de la seule allocation supplémentaire du fonds de solidarité qui peut compenser l'augmentation du coût de la vie qui est intervenue depuis 1956 et dont les vieux travailleurs sont les premières victimes. L'Union des vieux de France demande notamment : *a*) l'augmentation de 40 p. 100 des différentes allocations vieillesse, de façon à arriver à 60 p. 100 du S. M. I. G. ; *b*) le relèvement du plafond des ressources de 2.010 nouveaux francs à 3.000 nouveaux francs par an pour une personne seule et de 2.580 à 4.500 nouveaux francs pour un ménage ; *c*) la fixation de la pension normale vieillesse de la sécurité sociale à 50 p. 100 au moins du salaire moyen des dix dernières années et l'extension des régimes complémentaires de retraite à l'ensemble des vieux travailleurs salariés. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre en vue de satisfaire ces justes revendications.

7191. — 4 octobre 1960. — **M. Poudevigne** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** pour quelles raisons un professeur de centre d'apprentissage n'arrive pas à obtenir la validation de la totalité du temps passé sous les drapeaux. Ce fonctionnaire, engagé par devancement d'appel le 1er avril 1939, avait été incorporé avec le deuxième contingent de 1938. A l'époque, le service militaire étant de deux ans, l'intéressé aurait dû être libéré le 1er avril 1941. Mais, par application de l'article 40 de la loi du 31 mars 1928, il n'a été libéré que le 28 février 1942, d'où son maintien supplémentaire sous les drapeaux d'une durée de onze mois. Ces mois passés sous les drapeaux devraient être validés, si on se réfère à la circulaire du ministère des finances n° 122/B/4 du 12 novembre 1946.

7192. — 4 octobre 1960. — **M. Poudevigne** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quel recours est offert à un contribuable dont les frais de maladie, non remboursés par la sécurité sociale, excèdent de beaucoup la somme forfaitaire admise en déduction des revenus passibles de la surtaxe progressive et s'il pense qu'il est équitable de percevoir des impôts sur des revenus absorbés par des frais de maladie.

7194. — 4 octobre 1960. — **M. Pezé** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, depuis quelques mois, les compagnies d'assurances ont fait connaître leur intention de se mettre davantage à la portée de leurs clients. Aucune mention cependant n'a été faite concernant l'assurance d'un conducteur unique pour deux voitures, avec le paiement seulement de la prime la plus élevée. Il est possible que, dans le passé, certaines fraudes aient eu lieu, qui ont provoqué la suppression de cette facilité, mais elle doit être maintenant reconsidérée. puisque le conducteur doit pouvoir justifier à chaque instant qu'il est en possession d'un certificat d'assurance joint à la vignette et à la carte grise. Il suffit, en effet, que ce certificat porte les numéros des deux véhicules pour rendre toute fraude impossible sinon l'un des conducteurs ne pourrait justifier avoir en sa possession la pièce indispensable. Ces avantages sont multiples : pour la compagnie d'assurance qui couvre pendant une partie du temps un risque très réduit par rapport à la prime payée. Pour la circulation et le stationnement : réduction du nombre de grosses voitures si encombrantes en circulation dans les grandes villes. Pour

les fabricants d'automobiles : nombre important de commandes nouvelles. Pour l'assuré — qui peut acheter — grosse commodité pour circuler et sans augmenter son budget de dépenses, car la faible consommation d'une petite voiture compensera le prix de la vignette supplémentaire. Il lui demande s'il compte faire mettre d'urgence cette proposition à l'étude de ses services.

7195. — 4 octobre 1960. — **M. Jean-Paul Palewski** demande à **M. le ministre des armées** : 1° comment sont recrutés les officiers des S. A. S. et des S. A. U. ; comment les écoles militaires choisissent leurs candidats ; comment l'autorité supérieure procède à leur choix ; comment ces officiers sont formés à cette tâche ; 2° quelle autorité est chargée de leur administration, de leur inspection, de leur avancement, de leur discipline. Comment est assuré le maintien de leurs droits et la récompense de leurs services ; 3° quelles mesures sont envisagées pour améliorer le niveau de ces officiers dont la valeur est primordiale pour la progression de la pacification et quelles sanctions peuvent être prises en cas de défaillance ou d'insuffisance.

7196. — 4 octobre 1960. — **M. Voisin** demande à **M. le ministre des anciens combattants** quel est le montant de l'économie réalisée par l'ordonnance du 30 décembre 1958 sur l'exercice de 1959 en ce qui concerne la retraite des anciens combattants et quel est le nombre des anciens combattants de 1914-1918 susceptibles de percevoir la retraite des anciens combattants, âgés de 60 à 65 ans et plus de 65 ans.

7197. — 4 octobre 1960. — **M. Carter** expose à **M. le Premier ministre** que plusieurs des signataires de la « Déclaration sur le droit à l'insoumission dans la guerre d'Algérie » sont des Français de fraîche date qui doivent à la tradition de libéralisme de notre pays d'avoir pu acquérir, par décret, notre nationalité. Il lui demande : 1° le nombre de signataires se trouvant dans ce cas sur les quelque 140 noms dont fait état le document susvisé ; 2° si les graves responsabilités assumées par ces « Français » à l'égard de la collectivité qui les a si généreusement accueillis dans son sein ne lui paraissent pas de nature à justifier — sans préjudice des sanctions pénales édictées par la loi — le retrait, selon une procédure simplifiée, d'une nationalité dont ils ne se révèlent manifestement pas dignes.

7200. — 9 octobre 1960. — **M. de Lacoste-Lareymondie** expose à **M. le ministre de la construction** que les groupements de reconstruction vont terminer, dans les prochains mois, leurs derniers programmes de reconstruction au titre des dommages de guerre. Il est donc urgent — pour qu'ils soient en mesure de conserver leur personnel — de préciser le rôle qu'ils peuvent jouer dans le domaine de la construction. Lors des trois congrès nationaux tenus cette année par les coopératives de reconstruction urbaine, par les coopératives de reconstruction rurale et par les associations syndicales de reconstruction, des motions ont été votées demandant instamment l'application du nouveau régime légal annoncé par l'article 13 de la loi-cadre pour permettre aux groupements de continuer leur activité au service de la construction. M. le Président de la République ayant déclaré, lors de son voyage en Normandie, que « la reconstruction française a été une réussite », les groupements ont été informés, par lettre du 13 juillet 1960, du désir du Gouvernement de voir se poursuivre leurs efforts dans les grandes missions permanentes du ministère de la construction : aménagement du territoire, urbanisme et construction. Il lui demande de préciser les mesures qu'il compte prendre pour atteindre cet objectif.

7201. — 4 octobre 1960. — **M. Rousseau** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que l'arrêté du 16 août 1960 paru au *Journal officiel* du 30 août 1960 fixe la liste des interventions qui peuvent être effectuées par les médecins dans les services de médecine et de maternité des hôpitaux ruraux. Maternité : accouchement par le siège chez un multipare ; application des forceps à la partie basse de l'excavation ; périnéorraphie simple ou suture d'épisiotomie ; délivrance artificielle. Médecine : tous les actes en P C, sauf l'anesthésie générale de longue durée ; ponction exploratrice de la plèvre ; réduction et contention d'une luxation récente par la méthode non sanglante : orteil, rotule, doigts, pouce poignet, coude, épaule, pied, cou-de-pied, genou ; appareillage provisoire en vue du transfert d'un blessé. Sont donc exclus de cette liste : Maternité : la grande extraction du siège chez la primipare ; tamponnement utérin pour hémorragie ; périnéorraphie d'urgence pour déchirure complète ; curetage, ou curage digital pour rétention placentaire ; forceps sur tête dernière. (A noter que dans la nouvelle nomenclature, il n'est pas fait de distinction entre le forceps à la partie basse et le forceps à la partie haute.) Médecine : la réduction des fractures ; la suture des plaies étendues ; les ponctions articulaires, etc. Toutes ces interventions, qui ne peuvent être pratiquées par un médecin à l'hôpital rural, pourront cependant l'être, par le même médecin, à domicile, dans des conditions beaucoup moins favorables. De même, en ce qui concerne la maternité, elles pourront être également pratiquées par les médecins urbains n'ayant pas davantage de titres que les médecins ruraux, dans les cliniques ouvertes des centres hospitaliers. L'article 3 précise que les dispositions qui précèdent n'excluent pas la possibilité pour un médecin, en cas d'extrême urgence, et lorsque la vie d'un malade est en danger, de pratiquer tous actes médicaux qui lui semblent indispensables. Il lui demande : 1° quelles mesures il compte prendre pour éviter que le rôle du médecin de campagne ne soit ravalé à un rôle subalterne ; 2° comment il compte empêcher que le médecin de campagne ne soit, dans l'esprit de la population, déclassé par rapport, à titre égaux, à celui de la ville ; 3° de quelle manière il envisage la promotion sociale des médecins ruraux ; 4° en vertu de quels critères et par qui seront appréciées les exclusions prévues à l'article 3 ; 5° comment il entend concilier l'application de l'arrêté du 16 août 1960 avec la haute conscience et la valeur professionnelles des médecins ruraux, qui accomplissent tous les jours des actes qu'ils jugent indispensables et qu'ils savent parfaitement pratiquer pour l'honneur et le renom de la médecine française.

7204. — 4 octobre 1960. — **M. Maurice Schumann** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'un marchand détaillant de meubles et tapis, se chargeant également de la vente et de la pose de moquettes qui, avant livraisons, font l'objet d'opérations de coupe et de couture effectuées, soit par le marchand lui-même, soit par un façonnier. Il lui demande quelles sont les taxes sur le chiffre d'affaires auxquelles la vente de ces moquettes est susceptible de donner ouverture : 1° dans le cas où la pose de ces moquettes est faite sur chappe neuve ; 2° dans les autres cas.

7206. — 4 octobre 1960. — **M. Delachenal** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** les conditions dans lesquelles l'aide de l'Etat peut être accordée à une commune, un syndicat de communes ou une association de parents d'élèves pour effectuer le ramassage des élèves des écoles publiques ou privées. Il attire son attention sur l'intérêt que présenteraient la suppression des écoles de villages par une concentration des élèves au chef-lieu de la commune ou du canton, afin de donner aux enfants de nos campagnes une éducation conforme aux nécessités actuelles, tout en leur permettant de rester dans leur famille.

7209. — 4 octobre 1960. — **M. Davoust** signale à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les jardinières d'enfants qui ont obtenu, après trois années d'études, un diplôme reconnu par le ministère de la santé publique et qui exercent leur profession souvent depuis de nombreuses années dans des établissements privés (ce diplôme n'étant pas reconnu par les établissements d'enseignement public), risquent d'être licenciées, si elles ne sont pas titulaires du brevet élémentaire, en application de la récente législation sur l'aide à l'enseignement privé. Il précise qu'en l'état actuel des choses, deux solutions s'offrent aux intéressées : 1° subir les épreuves du brevet élémentaire avec toutes les difficultés que présente la préparation de cet examen pour des personnes qui ont abandonné les études depuis longtemps et ce, en plus de leurs occupations professionnelles ; 2° de rechercher des emplois dans les établissements dépendant du ministère de la santé, emplois qui, à Paris, donnent droit à une rémunération mensuelle de 300 nouveaux francs pour quarante-cinq ou quarante-huit heures de travail hebdomadaire. Il demande s'il ne serait pas possible de tenir compte d'une certaine ancienneté pour délivrer aux jardinières d'enfants un certificat pédagogique les dispensant du brevet élémentaire à titre transitoire.

7210. — 4 octobre 1960. — **M. Terré** expose à **M. le ministre de l'information** qu'une personne redevable de la taxe radiophonique s'est vu infliger une pénalité de 10 p. 100 pour n'avoir pas réglé à l'échéance le montant de ladite taxe, l'avertissement faisant office de chèque postal, habituellement adressé par le service des redevances de la R. T. F., ne lui étant pas parvenu. Il lui demande de lui préciser si l'expédition d'un tel avis est obligatoire pour la R. T. F. ou si, au contraire, chaque redevable doit payer, à bonne date, même s'il n'a pas été invité à le faire. Dans la première hypothèse il semblerait conforme au droit commun que l'administration apporte la preuve que l'avis est parvenu à son destinataire avant de mettre en recouvrement la majoration pour retard.

7211. — 4 octobre 1960. — **M. Terré** expose à **M. le ministre des armées** le cas d'un jeune homme appelé sous les drapeaux, marié, père de trois enfants, appartenant en vertu de sa date de naissance à la classe 54/1/A, incorporé avec le contingent 59/1/A à la suite d'un sursis pour études, actuellement maintenu par application du décret n° 60-539 du 10 juin 1960. Ce jeune homme, qui a terminé le temps de service légal, appartient, de par son âge, aux réserves et doit, comme père de trois enfants, être rattaché à la classe la plus jeune de la deuxième réserve. Cette situation paraît incompatible avec le maintien de l'intéressé sous les drapeaux. Il est demandé si la décision de maintien ne résulte pas, en l'espèce, d'une inexacte interprétation des textes et si la libération anticipée de l'intéressé est susceptible d'être envisagée.

7215. — 4 octobre 1960. — **M. Mariotte**, se référant aux réponses faites les 18 mai, 31 mai et 6 juillet 1960 par **M. le ministre des finances et des affaires économiques** aux questions écrites nos 4507 et 5179, demande si la doctrine exprimée dans ces réponses serait également applicable dans le cas d'une société à responsabilité

limitée : 1° qui a été constituée sous cette forme avec un objet commercial mais qui, en fait, n'a jamais eu d'activité correspondant audit objet et s'est bornée à la gestion d'un patrimoine composé d'immeubles et de valeurs de placement, activité purement civile ; 2° dont l'objet statutaire serait, afin d'être mis en harmonie avec cette activité effective, modifié par un acte antérieur en date à celui qui réaliserait la transformation en société civile.

7216. — 4 octobre 1960. — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret n° 60-871 en date du 6 août 1960 étend le régime de la provision pour fluctuation des cours à de nombreuses matières premières acquises sur le territoire national par les entreprises qui en opèrent la première transformation. Il attire son attention sur le cas des entreprises qui transforment des matières premières d'origine étrangère dont les cours sont soumis à d'importantes fluctuations sans que, pour autant, lesdites entreprises, premières transformatrices desdites matières, soient autorisées à constituer une provision en ce qui les concerne, et ce, aussi bien sous le régime ancien que sous celui qui résulte de son extension récente. Se trouve notamment dans ce cas l'industrie de la brosserie à l'égard des fibres végétales brutes importées dont elle est la première transformatrice : tampico, bassine, piassava, etc. En l'état, il est demandé : 1° pourquoi ladite industrie est soumise à un régime fiscal plus défavorable que celui qui est appliqué aux autres premiers transformateurs de matières premières d'origine étrangère ou nationale ; 2° au cas où cette différence de régime résulterait d'une simple inadvertance, s'il est dans l'intention des pouvoirs publics d'y mettre fin, rien ne justifiant cette inégalité fiscale, alors surtout que des fibres dures d'importation — celles destinées à l'industrie textile — donnent lieu à constitution de la provision pour fluctuation des cours (art. 4 de l'annexe III au C. G. I.).

7217. — 4 octobre 1960. — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, d'après l'instruction administrative sur le régime fiscal des transformations de société, il y a lieu à taxation immédiate des bénéfices de l'exercice en cours. Il est posé à ce sujet les questions suivantes : 1° la société arrivant à l'expiration de son exercice social sous le régime nouveau, il semble qu'il lui suffit d'établir une déclaration B. I. C. soit pour le 28 février, soit pour le 31 mars, en établissant à cette occasion le décompte de son bénéfice taxable à l'impôt sur les sociétés et de celui taxable à la taxe complémentaire, suivant la méthode admise en matière de taxation des sociétés en commandite simple : les deux impôts sont alors taxables par voie de rôles. Il faudrait aussi avoir des éclaircissements sur le mode de ventilation des bénéfices de l'exercice considéré ; 2° si la société devait établir une déclaration spéciale à la date de la transformation, il faudrait savoir dans quelles conditions et suivant quels délais, car la transformation n'entraîne pas juridiquement l'arrêt d'un exercice social à la date du changement. La déclaration ne pourrait donc pas s'appuyer sur un bilan dont le texte légal ne prévoit pas la confection ; 3° compte tenu des remarques ci-dessus, il est demandé si par mesure de simplication l'administration n'admettrait pas de taxer l'exercice entier de la transformation suivant la nouvelle méthode, l'ajustement à l'impôt sur les sociétés ayant lieu sur la base du précédent bilan. Cette méthode semblerait d'ailleurs la seule légalement juste puisque juridiquement l'exercice de la transformation est soumis en entier au nouveau régime et la loi fiscale ne prescrit aucunement la confection d'un bilan spécial à la date de la transformation.

7218. — 4 octobre 1960. — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que d'après l'instruction administrative du 29 juillet 1960, les sociétés de capitaux dont l'objet est purement immobilier peuvent se transformer en sociétés civiles sans avoir à payer les impôts de distribution sur la réserve de réévaluation et la réserve de dommages de guerre. Il semble que d'après cette solution l'impôt spécial de 12 p. 100 frappant les réserves en question jusqu'au 1er janvier 1964 ne doit pas être perçu lors de la transformation. L'impôt spécial de 12 p. 100 tient lieu en effet pour les réserves ci-dessus de tous impôts de distribution. Il est demandé si cette solution est bien exacte.

7220. — 4 octobre 1960. — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, d'après l'article 19, § Ier, de la convention franco-luxembourgeoise sur les doubles impositions, il est exprimé que les revenus taxés dans un Etat ne peuvent pas être imposés dans l'autre Etat. Néanmoins, chacun des deux Etats conserve le droit de calculer au taux correspondant à l'ensemble du revenu du contribuable les impôts directs afférents aux éléments du revenu dont l'imposition lui est réservée. La convention donne à chaque Etat une faculté qui semble se traduire par un mode de calcul spécial des impositions. Or il semble que ce mode de calcul, purement facultatif, n'est aucunement prévu par la législation fiscale française. Il est demandé si ce point de vue est bien exact. Dans le cas contraire, quel est le point de vue de l'administration et sur quel texte est-il possible de le justifier ; 2° dans le cas où le texte en question serait applicable, il convient évidemment de donner des instructions spéciales avec exemples à l'appui faisant ressortir les répercussions pour la taxation des contribuables. Il est demandé à quel moment l'administration compte donner ses instructions et si elle ne pourrait pas les résumer dans sa réponse à la présente question.

7221. — 4 octobre 1960. — **M. Simonnet** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelle est la situation, au regard de la contribution des patentes, d'un militaire marié et père d'un enfant qui, propriétaire d'un appartement d'une pièce, le loue en garni pendant la durée stricte de son service militaire, soit vingt-huit mois, dont quatorze en Algérie, alors que son épouse et son fils sont hébergés par leurs parents. L'inspecteur des contributions directes a rejeté la réclamation introduite à la suite d'une imposition à cette contribution pour le motif que « l'article 1454-6° du code des impôts exonère seulement les propriétaires louant une partie de leur habitation personnelle et pendant une courte durée (saison de villégiature par exemple) ». Il semble que, dans le cas d'espèce signalé, il n'était guère possible, d'une part, de louer une partie d'un studio composé d'une pièce et, d'autre part, de réduire la durée de la « villégiature » dans les Aurès. Il y a lieu de signaler, d'ailleurs, que le conseil d'Etat, dans un arrêt du 16 mai 1949, a conclu à l'exemption de l'imposition lorsque le renouvellement d'une location temporaire découle de faits de guerre. Enfin, conformément au principe général d'après lequel l'assujettissement à la patente nécessite des actes habituels, il semble que dans le cas d'espèce, l'imposition soit abusive.

7224. — 4 octobre 1960. — **M. Davoust** signale à **M. le ministre de l'éducation nationale** que plusieurs départements n'ont pu obtenir que soient pourvus tous les postes d'instituteurs qui sont nécessaires au bon fonctionnement des écoles. Il précise qu'un nombre assez élevé d'instituteurs, institutrices et professeurs — plusieurs centaines paraît-il — sont employés par le ministère de l'éducation nationale à l'administration centrale, à des travaux de bureaux allant du classement à la rédaction, sans remplir semble-t-il les conditions légales qui pourraient les y autoriser (accidents de santé notamment). Il demande : 1° le nombre exact d'instituteurs, institutrices et professeurs employés à des travaux de bureau à Paris et dans la Seine ; 2° s'il est exact qu'après un certain temps passé à l'administration centrale certains de ces enseignants obtiennent leur nomination définitive à Paris, au détriment de collègues qui totalisent une ancienneté souvent très supérieure de véritable travail d'enseignant en province et ne peuvent obtenir cet avantage ; 3° quelles dispositions sont envisagées pour que tous les membres de l'enseignement qui ne justifieraient des conditions de santé légalement requises pour obtenir ce détachement soient rendu à leur profession, qui souffre, particulièrement en province, d'une inquiétante pénurie.

7225. — 4 octobre 1960. — **M. de Broglie** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les formalités de publication foncière sont actuellement données sur présentation de deux expéditions de l'acte ou du jugement translatif à publier, dont l'une, établie sur un imprimé spécial, reste déposée à la conservation, et dont l'autre, revêtue d'une mention constatant cette publication, est restituée au requérant. Il lui demande : 1° si, au cas où le déposant désire faire l'économie de la rédaction de la seconde expédition, sauf par lui à n'avoir pas de pièces portant la mention de publication, il ne paraît pas possible que les conservateurs des hypothèques acceptent de donner la formalité sur le dépôt de la seule expédition dressée sur formule de l'administration ; 2° si les deux expéditions publiées au bureau des hypothèques peuvent être des grosses qui ne sont que des expéditions revêtues d'une mention supplémentaire ; car en cas de défaillance de l'acquéreur porteur de l'expédition, il peut, en effet, être intéressant pour le vendeur porteur de la grosse de faire publier l'acte, ou le jugement intervenu.

7228. — 4 octobre 1960. — **M. Lefèvre d'Ormesson** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de lui indiquer le nombre des fonctionnaires de l'Etat, ainsi que celui des travailleurs salariés relevant d'un régime spécial de retraite, mis chaque année à la retraite à Paris et dans la région parisienne.

7229. — 4 octobre 1960. — **M. Brocas** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas suivant : Deux époux ont, dans le contrat de mariage de leur fils, donné à ce dernier le quart indivis de leur exploitation rurale de 36 hectares (par préciput). Six ans après, les trois indivisaires ont acquis en commun onze hectares de terres attenantes à cette exploitation à laquelle elles ont été incorporées. Cette acquisition a été faite à concurrence de trois quarts par les père et mère et à concurrence du quart de surplus par le fils pour le compte de la communauté existant entre lui et son épouse. Le père donateur est décédé et sa veuve a l'intention de faire donation à titre de partage anticipé de tous ses biens en faveur de ses trois enfants. A la suite de quoi il sera fait un partage de l'ensemble des biens indivis en conformité de l'article 832 du code civil, aux termes duquel l'entière exploitation rurale de 47 hectares (36 + 11) sera attribuée au fils préciputaire qui a toujours habité les lieux

et participé à la culture et qui, en fait, dirige l'exploitation depuis la mort de son père. Il lui demande si l'attributaire pourra obtenir le bénéfice de l'exonération du droit de soulte prévue par l'article 710 du code général des impôts (ancien article 440 *bis* du code de l'enregistrement).

7230. — 4 octobre 1960. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre des armées** la raison pour laquelle les demandes tendant à obtenir la bonification de campagne simple allouée maintenant dans le cadre de la loi du 26 septembre 1951 à toutes les branches de fonctionnaires antérieurement retraités qui ont servi dans la résistance intérieure française ne sont pas encore recevables en ce qui concerne les seuls anciens militaires de carrière; la circulaire n° 6-I/B/6 du 6 février 1953 du ministre des finances dispose, en effet, que la loi est applicable à tous les retraités de l'Etat titulaires de la carte du combattant volontaire de la résistance quelle que soit la date de leur mise à la retraite et ce n'est qu'aux retraités militaires qui demandent l'envoi de leur dossier à la commission centrale siégeant auprès de l'office national des anciens combattants, pour validation de leurs services R. I. F., que le ministre des anciens combattants répond qu'en l'état actuel des textes, il se trouve privé du moyen de donner suite aux demandes de ceux qui n'étaient pas en activité de service lors du vote de la loi.

7231. — 4 octobre 1960. — **M. Frédéric-Dupont** rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** qu'un très grand nombre de titulaires de la carte d'économiquement faible sont des personnes cultivées appartenant au milieu intellectuel qui a été le plus cruellement touché par la crise financière de ces dernières années. Beaucoup d'entre elles seraient désireuses de pouvoir assister aux expositions d'art, d'histoire ou de technique et s'en trouver matériellement empêchées du fait de l'insuffisance de leurs moyens. Il lui demande s'il compte prévoir une matinée par semaine dans toutes les expositions d'art, d'histoire ou de technique où les économiquement faibles seraient admis gratuitement sur présentation de leur titre.

7233. — 4 octobre 1960. — **M. Dorey** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société de capitaux ayant consenti, en 1960, un apport partiel d'actif à une autre société de capitaux, étant précisé que l'opération placée sous le régime des articles 718 et 210 du C. G. I. a reçu l'accord préalable du commissariat au plan. Il lui demande de confirmer: 1° que le nouveau régime fiscal des sociétés mères et filiales est applicable, sans nouvel agrément ministériel, bien que la société apporteuse n'ait reçu, en contrepartie de son apport, que 1 p. 100 des titres formant le capital de la société bénéficiaire de l'opération; 2° qu'au cas où la société bénéficiaire de l'apport distribuerait ultérieurement, par suite de capitalisation, des actions gratuites, les titres reçus à cette occasion par l'entreprise ayant consenti l'apport-plan bénéficieraient, de plein droit, du régime des sociétés mères et filiales.

7234. — 4 octobre 1960. — **M. Dorey** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une association en participation ayant pour membres participants deux associés anonymes dont la raison sociale a été portée à la connaissance de l'administration fiscale. Une seule de ces sociétés anonymes assume la gérance de l'association et se trouve uniquement responsable vis-à-vis des tiers. Il lui demande de confirmer que les bénéfices réalisés par l'association ne sont pas soumis en son nom à l'impôt sur les sociétés mais constituent simplement un profit qui doit être pris en considération pour l'établissement de l'impôt sur les sociétés dû par chacune des entreprises participantes.

7236. — 4 octobre 1960. — **M. Waldeck Rochet** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que le relèvement des tarifs des transports parisiens entraîne des charges supplémentaires pour les familles ayant des enfants fréquentant les établissement d'enseignement. Il lui rappelle que l'article 2 de la loi du 25 juillet 1960 a prévu que des tarifs spéciaux seront arrêtés en faveur des étudiants et des élèves poursuivant leurs études dans des établissements situés dans la première zone de la région parisienne ainsi d'ailleurs qu'en faveur des économiquement faibles domiciliés dans la même zone. Il lui demande à quelle date seront fixés ces tarifs spéciaux, dont les taux ne devraient pas dépasser 50 p. 100 des tarifs normaux.

7237. — 4 octobre 1960. — **M. Muller** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en exécution des prescriptions de l'instruction n° 175 B. 2/1 du 3 juin 1954 et de celles de l'instruction n° 227 B. 2/1 du 15 août 1955, la taxe applicable sur les encaissements relatifs à des travaux antérieurs à cette dernière date doit être imposée à la T. P. S. au taux de 8,50 p. 100 et lui demande si cette instruction est applicable dans le cas d'une entreprise de construction ayant effectué un travail, en 1953, pour un édifice religieux mais n'ayant été payée du solde final qu'en 1960, à la suite d'un procès gagnant, la facture d'origine ayant été intégralement acceptée par la justice sur la base d'une expertise; cette entreprise étant, de surcroît, en période de dissolution depuis le 1ᵉʳ juillet 1956, a cessé depuis cette date toute activité. L'application stricte de la législation à ce cas particulier, compte tenu de la cessation d'exploitation, entraînerait pour l'entreprise une charge supplémentaire, la taxe n'ayant été facturée, à l'origine, qu'à 5,8 p. 100.

7239. — 4 octobre 1960. — **M. Davoust** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que les maires, des communes rurales en particulier, éprouvent de nombreuses difficultés en matière d'aliénation de chemins devenus inutiles à la circulation publique. Il souligne que les formalités de cession et les longs délais qui en découlent découragent tant les municipalités que les riverains intéressés par l'acquisition des parcelles. Il lui demande s'il envisage de mettre rapidement en application la procédure simplifiée annoncée par les ordonnances et décret de janvier 1959.

7241. — 4 octobre 1960. — **M. Peyrefitte** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** ce qu'il compte faire pour remédier à la situation des rentiers dont la rente indexée sur le blé-fermage n'a pas suivi le cours de la vie. Il lui cite comme exemple le cas d'une personne qui, ayant effectué une vente d'immeuble de rapport en 1947, recevait à cette époque une rente viagère de 120.000 francs et qui a reçu en 1959 une somme double (2.400 NF), tandis que pendant plusieurs années, le blé ayant baissé, la rente s'est également effondrée. En revanche, l'acheteur de cet immeuble, au cours de la même période, a vu passer les loyers qu'il en retire d'une somme de 5.000 francs par an à la somme de 110.000 francs. Ces chiffres ont donc, d'un côté été multipliés par deux, de l'autre par vingt-deux. En outre, les impôts sur le viager payés par le rentier ont été pendant la même époque multipliés par dix, sans tenir compte de l'accroissement de l'impôt sur le revenu. Cet exemple, pris entre beaucoup d'autres, ne lui paraît-il pas de nature à passer par dessus les difficultés inhérentes à toute réforme?

7242. — 4 octobre 1960. — **M. Tomasini** expose à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** qu'en réponse du 13 août 1960 à sa question écrite n° 6653 concernant l'application du décret n° 59-308 du 14 février 1959 portant règlement d'administration publique et relatif aux conditions d'avancement accéléré d'échelon accordé aux fonctionnaires, M. le ministre de l'intérieur lui a indiqué que la prise en compte de la notation des fonctionnaires pour les avancements d'échelon s'est heurtée, jusqu'à présent, à de graves difficultés dues à la complexité de la prodécure prévue par ce texte. Il lui demande de lui faire connaître la liste des ministères qui appliquent à leurs agents les dispositions de ce texte et de lui indiquer les mesures qu'il compte prendre afin de faire bénéficier de ce décret tous les fonctionnaires, quel que soit le ministère dans lequel ils sont en fonctions.

7244. — 4 octobre 1960. — **M. Boulet** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que le décret n° 60-805 du 2 août 1960 relatif à la nomination et à l'avancement du personnel de direction des hôpitaux et hospices publics prévoit en son article 22 des dispositions transitoires permettant l'accès des postes de direction d'établissements de deux cent un à cinq cents lits (3ᵉ classe) aux agents des cadres hospitaliers occupant, depuis six ans au moins, les fonctions de directeur économe inscrits sur la liste d'aptitude prévue à l'article 92 du décret du 17 avril 1943 (liste d'aptitude aux fonctions de directeur économe). Il lui demande: 1° de lui faire connaître, pour autant qu'il existe actuellement des agents hospitaliers répondant à cet définition et en raison du silence du texte précité à cet égard — les dispositions qu'il entend prendre en ce qui concerne les directeurs économes en fonctions depuis moins de six ans à la date du 5 août 1960 et qui auraient été inscrits, antérieurement à leur entrée dans les cadres hospitaliers, sur la liste d'aptitude aux fonctions de directeur (art. 91 ou 94 du décret du 17 avril 1943); 2° au cas où les dispositions transitoires prévues à l'article 22 ne seraient pas appliquées à de tels cas, de lui préciser le nombre des agents qui se verraient, en fait sinon en droit, radiés de la liste d'aptitude aux fonctions de directeur.

7245. — 4 octobre 1960. — **M. Battesti** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre**: 1° de confirmer le chiffre de 85 milliards 900 millions (anciens francs) indiqué par lui lors de sa déclaration du 28 juillet 1960 à l'A.F.P. Ce chiffre correspondrait aux dépenses faites par l'Etat en faveur des rapatriés sous forme d'avances, de subventions et de prêts pour la période 1956-1959; 2° de donner la répartition détaillée de cette somme par catégorie de dépenses avec, si possible, l'indication des services qui ont consommé les crédits et l'origine des catégories de rapatriés bénéficiaires.

7246. — 4 octobre 1960. — **M. Nader** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports**: 1° si une association de parents d'élèves d'une école ayant notamment pour but « toutes activités susceptibles d'apporter un soutien matériel et moral à l'école, aux familles et aux maîtres », peut, en application de l'alinéa *b* du 4°

de l'article 2 du décret du 14 novembre 1949, modifié par le décret du 20 mai 1960, assurer en toute liberté, avec un car lui appartenant, le transport à l'école et de l'école des seuls enfants de leurs adhérents; ou si, au contraire, un tel groupement ne peut que bénéficier des dispositions moins libérales du décret du 18 septembre 1959; 2° dans l'affirmative à la première question, si une union groupant plusieurs associations de parents d'élèves peut également, avec un car lui appartenant, transporter librement vers diverses écoles les seuls enfants des adhérents aux associations membres de l'union; 3° si plusieurs écoles peuvent, avec un car acheté en commun et étant leur propriété indivise, assurer le transport des élèves de ces diverses écoles et de ces élèves seulement; autrement dit : si les dispositions de l'alinéa *a* du 4° de l'article 2 du décret du 14 novembre 1949 bénéficient non seulement à une école, mais également au groupement de fait ou de droit de deux ou plusieurs écoles.

7247. — **4 octobre 1960.** — **M. Moore** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que le conseil municipal d'Amiens, appelé à délibérer sur les demandes d'indemnisation présentées pour préjudice subi à l'occasion des scènes d'émeute qui se sont déroulées à Amiens le 11 février 1960 lors d'une manifestation agricole, a décidé, lors de sa réunion du 22 septembre 1960, le rejet pur et simple de toutes les demandes présentées. Il lui demande de quelle manière il entend indemniser tous ceux qui, sans participer à l'émeute, ont subi des dommages, et plus particulièrement les habitants et commerçants dont les biens ont été saccagés.

7251. — **4 octobre 1960.** — **M. Durand** rappelle à **M. le ministre des travaux publics et des transports** sa question écrite n° 5977 à laquelle il n'a répondu qu'imcomplètement (*J. O.* du 13 avril 1960) et lui expose : 1° que les motifs tirés par la jurisprudence du conseil d'Etat (arrêts des 25 mai 1906 et 17 juin 1938) s'appliquent au cas précis des ouvrages d'une collectivité (l'Etat pour l'administration des P. T. T) longeant la voie ferrée et utilisant systématiquement et à son profit, les emprises acquises par les compagnies de chemin de fer ; 2° que, par contre, le franchissement perpendiculaire d'une voie ferrée ne constitue nullement une utilisation systématique de l'emprise des chemins de fer, mais une nécessité absolue imposée par la topographie et qu'en tout état de cause, les voies ferrées créent une perturbation et une solution de continuité dans la libre utilisation des routes, celles-ci ayant pour la plupart une existence antérieure à celles-là ; 3° qu'en conséquence, la Société nationale des chemins de fer français devrait être tenu de laisser franchir ses emprises par les ouvrages des collectivités utilisant une route dont l'existence est antérieure à la construction de la voie ferrée, pour assurer un service public, sans qu'il résulte de ce franchissement aucun frais administratif (redevances, frais de surveillance et d'études, etc.), Il reste entendu que, dans tous les cas, l'autorisation de franchissement doit rester subordonnée au respect des dispositions techniques propres à assurer la sécurité du trafic ferroviaire, même s'il doit résulter des dispositions adoptées, une dépense supplémentaire pour la collectivité pétitionnaire. Il lui demande, dans ces conditions, s'il ne lui apparait pas possible d'imposer à la S. N. C. F., si besoin est, par modification du cahier des charges de la concession, les restrictions nécessaires à un droit de jouissance considéré abusivement comme inconditionnel ; contraire à l'intérêt public, à l'équité et à l'intention des parties au moment de la cession des terrains ; et dans la négative, quelles mesures il compte prendre pour que le décompte des frais de surveillance et autres, arrêtés unilatéralement par la S. N. C. F. et sans aucune discussion possible, soit soumis à un contrôle évitant les abus.

7252. — **4 octobre 1960.** — **M. Mariotte** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : 1° s'il existe des dérogations à la décision suivant laquelle les opérations de prestation de service (location de matériel) à destination de l'étranger ne bénéficient pas des avantages des comptes E. F. A. C. ; 2° dans la négative, s'il serait disposé à étudier le cas d'une société louant du matériel de transport à l'étranger, et principalement dans les pays membres du Marché commun. Cette société a besoin de disposer des incriptions en E. F. A. C. pour : *a*) les frais de déplacements de ses dirigeants et de sa publicité à l'étranger ; *b*) la rémunération de ses représentants ou correspondants à l'étranger. Ce matériel de transports facilite les exportations. La location de ce matériel, après quelques années, permet une entrée en devises au moins égale à celle qu'aurait produit la vente de ce même matériel à l'étranger. De plus, la location évite pour l'économie nationale une perte de substance.

7257. — **4 octobre 1960.** — **M. Maurice Thorez** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que sa circulaire précisant les conditions d'exercice du droit de grève pour les fonctionnaires de l'aviation civile, est une nouvelle tentative de suppression du droit de grève des fonctionnaires ; que les mesures de réquisition prises à l'encontre des fonctionnaires de la navigation aérienne accompagnées de menaces de sanctions pénales, bien que les services de sécurité aient été assurés lors de la grève du 27 septembre, sont la seule réponse aux revendications légitimes des intéressés. Il lui demande les dispositions qu'il compte prendre : *a*) pour donner une suite favorable aux revendications des fonctionnaires de l'aviation civile et notamment à ceux de la navigation aérienne ; *b*) pour rapporter une circulaire qui, de toute évidence, est entachée d'excès de pouvoir au contraire à la Constitution qui reconnait l'exercice du droit de grève.

7260. — **4 octobre 1960.** — **M. Bernasconi** expose à **M. le ministre de la construction** que les constructions actuellement entreprises en France, et notamment dans la région parisienne, se distinguent généralement par une indigence d'esthétique et un manque d'harmonie regrettables dont les raisons ne semblent pas d'ordre essentiellement financier. Il lui rappelle que, à la tribune de l'Assemblée nationale, il a dû reconnaître que l'Etat ne pouvait plus depuis de longues années s'honorer de la réalisation d'ensembles architecturaux convenables, réflexion qui s'applique assurément aux bâtiments de l'Etat. Comprenant que des raisons financières sont à l'origine de cette carence, il lui demande s'il n'estimerait pas pouvoir jouer un rôle dans l'urbanisme moderne en coordonnant dans un sens à définir l'initiative privée. C'est ainsi que les actuels critères pourraient être heureusement remplacés pour les autorisations de construire : telle banlieue devrait respecter une hauteur d'immeubles donnée, alors que telle autre n'y serait pas astreinte parce que les circonstances du lieu n'imposent pas de restrictions, telle commune urbaine devrait présenter des façades construites en tels matériaux, etc. Il semble que s'il était possible d'imposer de telles données qui pourraient parfaitement s'assortir d'un coefficient important d'initiatives privées, on arriverait à créer des unités de styles, des effets de perspectives, des ensembles ordonnés autrement satisfaisants pour les résidents et les visiteurs que le véritable chaos qui frappe l'œil dès que l'on quitte les portes de Paris.

7264. — **6 octobre 1960.** — **M. Duchâteau** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les difficultés de recrutement de professeurs de dessin industriel, en particulier dans les collèges techniques et dans les écoles nationales professionnelles. Ces professeurs sortent de l'école nationale supérieure de l'enseignement technique ou sont des ingénieurs des arts et métiers ayant cinq années de pratique dans l'industrie. Le décret n° 58-295 du 20 mars 1958 a modifié pour ces derniers les conditions de recrutement qui étaient jusqu'alors fixées par le décret du 10 septembre 1930, complété par arrêté du 29 novembre 1930. Au terme de ce texte, les années de service militaire pour la totalité et les années effectuées dans l'industrie, après l'âge de vingt et un ans, ainsi que le temps de scolarité dans les E.N.I.A.M., comptaient pour les deux tiers. Ces dispositions facilitaient l'entrée des ingénieurs des arts et métiers au service de l'éducation nationale. Il lui demande si, devant les difficultés actuelles de recrutement, il n'envisage pas la possibilité de revenir aux dispositions susvisées du décret du 10 septembre 1930.

7265. — **6 octobre 1960.** — **M. Mainguy**, se référant au fait que le dossier scolaire va jouer un rôle aussi important que l'examen lui-même dans les résultats du baccalauréat, demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il ne craint pas que cette réforme ne favorise les élèves truqueurs. Il est en effet constant que de nombreux élèves s'assurent un dossier scolaire favorable en copiant leurs compositions trimestrielles. Cette pratique n'avait, jusqu'à présent, pas d'inconvénients majeurs puisqu'elle n'avait que des répercussions minimes sur le résultat des examens. Si les places obtenues au cours de l'année scolaire entrent en ligne de compte pour la réussite du baccalauréat, il est bien évident que les élèves restés jusqu'à présent honnêtes devront se résoudre à tricher s'ils ne veulent pas se voir évincer par leurs camarades moins scrupuleux.

7267. — **6 octobre 1960.** — **M. Duchâteau**, se référant à la réponse faite le 4 décembre 1959 à sa question écrite n° 3118, fait observer à **M. le ministre des armées** que la réussite à l'examen probatoire est toujours exigée pour l'accès à l'échelle 3 des sous-officiers retraités titulaires d'un brevet supérieur de comptabilité des troupes coloniales — de même que des titulaires d'un brevet d'emploi de premier secrétaire comptable des services administratifs des troupes coloniales ou d'un titre de capacité de l'intendance coloniale — exigence qui ne saurait se justifier du fait de la création, après la cessation de l'activité des intéressés, d'un examen auquel ils n'ont pu se soumettre. Il lui demande quelles raisons peuvent justifier le maintien des intéressés à l'échelle 2.

7269. — **6 octobre 1960.** — **M. Maurice Pic** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur la situation de la commune de Mourenx (Basses-Pyrénées) qui reste classée dans une zone d'abattement établie alors que cette localité ne comptait que quelques centaines d'habitants, bien qu'elle ait connu depuis un développement

démographique important; que ce classement place les fonctionnaires qui exercent dans cette ville-pilote dans une situation très défavorisée par rapport à celle des autres travailleurs. Il lui demande s'il ne lui semble pas opportun de diminuer l'abattement de zone applicable à la commune de Mourenx.

7271. — 6 octobre 1960. — **M. Rémy Montagne** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est exact que le temps passé au service de l'administration au titre de collaboration familiale, entre les années 1933 et 1940, ne pouvait être pris en considération pour la validité des services pour la retraite qu'autant que l'indemnité de frais d'auxiliaire qui était allouée correspondait à une collaboration permanente. Dans ce cas, est-il nécessaire que l'indemnité atteigne un certain montant annuel.

7273. — 6 octobre 1960. — **M. André Beauguitte** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quelle est, par département, la répartition des crédits affectés aux constructions scolaires.

7274. — 6 octobre 1960. — **M. Hostache** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que les fonctionnaires des ex-cadres supérieurs d'outre-mer, déclarés intégrables dans la fonction publique métropolitaine et en instance d'intégration dans les corps latéraux de la sûreté nationale, par application de l'ordonnance n° 58-1036 du 29 octobre 1958, sont, jusqu'à l'âge de cinquante-trois ans et quelle que soit leur situation de famille, automatiquement affectés en Algérie dès que l'administration n'a plus leur utilisation dans les Etats de la Communauté et qu'ils sont, de ce fait, mis à la disposition de son ministère. Il lui demande les raisons pour lesquelles, en ce qui concerne l'affectation en Algérie, les fonctionnaires de police provenant de l'outre-mer sont traités différemment que leurs collègues de la sûreté nationale, pour lesquels il est tenu compte, selon les corps et les grades, de l'âge et de la situation de famille.

7275. — 6 octobre 1960. — **M. Vendroux** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas suivant: un hôtelier (hôtel-restaurant) a été sinistré total par faits de guerre en juin 1940. Il s'est réinstallé provisoirement dans un autre local avec pour seule activité la « restauration » en attendant la reconstitution de son bien. A cet effet, il a accepté un bénéfice forfaitaire bi-annuel pour les années 1955 et 1956. Au cours de l'année 1956, le sinistré est rentré en possession de son nouveau local, un hôtel de plusieurs dizaines de chambres avec restaurant. Il lui demande si l'administration était en droit d'imposer purement et simplement l'ancien forfait pour l'exercice 1956, une seule déclaration ayant été souscrite pour l'année 1956 à la nouvelle adresse (il ne s'agissait que d'une cessation et réouverture dans un autre local avec une autre activité)? ou si l'administration ne devait pas fixer un deuxième forfait pour le nouvel établissement? On passait, en effet, d'une activité « restaurant » à une activité hôtel et restaurant annexe à l'hôtel, fonctionnant avec les clients de l'hôtel. Ceci pour tenir compte ne serait-ce que des amortissements (base supérieure à cent millions d'anciens francs) dont le montant excédait le bénéfice brut déclaré, ce dont il ne pouvait avoir été tenu compte lors de la discussion du forfait, la date de reconstruction n'ayant pas été fixée. Il est à noter que la notion de « nouvelle activité » se trouvait confirmée dès l'année 1957 où le chiffre d'affaires amenait l'imposition obligatoire d'après le régime du bénéfice réel et par suite rendait officielle l'inscription en la comptabilité 1956 des amortissements dont il est parlé ci-dessus. Dans ces conditions, ne serait-il pas logique après cette inscription que l'administration estime à zéro le résultat global de l'exercice 1956.

7278. — 6 octobre 1960. — **M. Blin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un ancien greffier en chef de tribunal de première instance supprimé a été intégré dans le corps des chefs de secrétariat de parquet du ministère de la justice, avec effet du 1ᵉʳ mars 1959; l'intéressé justifie de 21 ans 5 mois et 19 jours de services validés pour pension civile et, au point de vue militaire, il a accompli 2 mois et 7 jours en temps de paix, effectué 11 jours de campagne simple et, d'une part, au titre de campagnes de guerre (zone des armées sous les ordres du général commandant en chef): 10 mois et 2 jours; d'autre part, pour séjour dans localité bombardée (zone interdite de la région Nord-Est de la guerre 1939-1945): du 4 avril 1942 à la fin du conflit; que son traitement de base actuel s'élève mensuellement à 840 nouveaux francs. Il lui demande si ce fonctionnaire est fondé à demander à bénéficier d'une pension proportionnelle exceptionnelle à l'âge de soixante ans, conformément aux dispositions de l'article 29 de la loi du 14 avril 1924, comme étant entré dans l'administration de l'Etat après l'âge de trente ans et ne pouvant prétendre par suite à la pension d'ancienneté à l'âge de soixante ans. En cas de réponse affirmative, en supposant le traitement indiqué ci-dessus comme étant invariable et compte tenu des périodes d'activité rappelées ci-dessus, quel serait, à l'âge de soixante ans, c'est-à-dire au 15 décembre 1963, le montant annuel de la pension proportionnelle de ce fonctionnaire.

7279. — 6 octobre 1960. — **M. Blin** expose à **M. le ministre de la justice** qu'il résulte d'un arrêt de la cour de cassation que les immeubles construits par l'Etat avec des indemnités de dommages de guerre sont soumis aux dispositions de la loi du 1ᵉʳ septembre 1948 concernant les locaux d'habitation; que, d'autre part, il est apparu que les loyers versés par les locataires de ces immeubles étaient supérieurs à ceux qui résulteraient de l'application de la surface corrigés; que par conséquent, les locataires sont fondés à en demander le remboursement. Il lui demande de lui faire connaître, en l'état actuel des textes et de la jurisprudence, quelle est la forme de l'acte en répétition qui permettrait de faire cesser la prescription prévue à l'article 68 de la loi du 1ᵉʳ septembre 1948.

7281. — 6 octobre 1960. — **M. Voilquin** demande à **M. le ministre de l'information** de lui faire connaître les résultats obtenus par le décret n° 59-613 du 11 mai 1959 portant application à la radiodiffusion-télévision française de l'article 169 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour l'exercice 1959. En particulier, dans quelle mesure ce texte a permis de réaliser de sensibles économies malgré les dispositions qui ont été prises et qui ont permis, pour bon nombre de fonctionnaires mis à la retraite: soit de les conserver à la radiodiffusion-télévision française axec un contrat particulier accordant aux intéressés une rémunération égale à l'ensemble de la rémunération précédente, toutes primes comprises; soit de les recruter à nouveau. Serait-il également exact que, dans les deux cas, les anciens fonctionnaires perçoivent en supplément une partie importante de leur retraite.

7283. — 6 octobre 1960. — **M. Voilquin** demande à **M. le ministre de l'information** si, dans le cadre du statut du personnel de la radiodiffusion-télévision française (décret n° 60-125 du 4 février 1960) des dispositions ont été prises pour éviter, dans toute la mesure du possible, l'application ultérieure de l'article 61 dudit statut, et en particulier: 1° si le tableau d'emploi, c'est-à-dire le tableau des effectifs a été préalablement fixé dans chacun des différents niveaux prévus au statut, de façon à éviter au maximum des intégrations en surnombre; 2° si des décisions ont été prises pour interdire tout recrutement nouveau dans le cadre du statut, aussi longtemps que le personnel en fonction n'aura pas été reclassé et que ne seront pas connues les vacances d'emplois existant dans chaque niveau.

7284. — 6 octobre 1960. — **M. Molinet** expose à **M. le Premier ministre** que les dernières élections aux conseils de prud'hommes des départements algériens remontent à 1938; que, si le décret n° 60-480 du 23 mai 1960 a permis de compléter à titre exceptionnel le conseil de prud'hommes d'Alger, aucune mesure n'a été prévue pour les autres conseils de prud'hommes qui ne peuvent plus fonctionner ou qui fonctionnent difficilement. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre afin de renouveler ou de compléter les autres conseils de prud'hommes existants.

7287. — 6 octobre 1960. — **M. Bernasconi** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale**: 1° dans quelles conditions est établie chaque année la liste des ouvrages classiques: *a)* du premier degré, *b)* du second degré; 2° dans quelle mesure les chefs d'établissements sont tenus de s'y conformer; 3° ce qui peut justifier, d'une année sur l'autre, les très nombreuses modifications constatées — modifications qui ne paraissent correspondre, ni à des exigeances fondamentales des programmes (en lettres notamment), ni à des changements notables intervenus dans les matières enseignées (la géographie mise à part). La dépense à caractère obligatoire qui en résulte, soit pour les collectivités locales (dans le cas des écoles primaires), soit pour les familles (dans le cas des lycées et collèges) constitue en effet une charge toujours plus lourde. Dans le cas des lycées et collèges notamment, il devient de plus en plus exceptionnel qu'un élève puisse espérer utiliser les ouvrages de ses frères ou sœurs ainés fréquentant la classe immédiatement supérieure du même établissement; 4° en ce qui concerne les écoles primaires, quelle dépense moyenne approximative par élève représentaient en 1947, 1948, 1949 et 1950 les fournitures de livres scolaires et les chiffres correspondants pour les deux dernières années; 5° pour les mêmes établissements, la durée moyenne d'utilisation (depuis sa mise en service jusqu'au renouvellement) d'un ouvrage donné: *a)* avant la guerre 1945, *b)* depuis 1950.

7289. — 6 octobre 1960. — **M. Duchâteau** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il ne lui serait pas possible de lui faire connaître le nombre des retraités de la fonction publique dont la pension est basée sur les indices de traitements suivants: 1° de l'indice 100 à 300 (brut); 2° de l'indice 301 à 500 (brut); 3° de l'indice 501 à 1.000 (brut); 4° hors échelle.

7295. — 6 octobre 1960. — **M. Jacques Féron** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation particulière des entreprises industrielles qui, assujetties à la T. V. A. sur une partie seulement de leurs opérations habituelles, sont conduites exceptionnellement à donner en location à une autre entreprise une partie de leur matériel d'exploitation. Il lui demande si les entreprises en cause peuvent être autorisées à considérer comme un deuxième secteur d'activité, au sens du décret n° 58-1423 du 31 décembre 1958, la location de leur matériel d'exploitation.

7297. — 6 octobre 1960. — **M. Junot** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** si le Gouvernement est disposé à proposer, au sein du comité intérimaire de l'Organisation de coopération économique et de développement, qu'un lien parlementaire soit établi entre l'O. C. E. D. et l'assemblée consultative du Conseil de l'Europe, suivant les modalités suggérées par la recommandation 245 du 29 avril 1960 de cette assemblée consultative et, en particulier, que l'O. C. E. D. adresse un rapport annuel à l'assemblée consultative du Conseil de l'Europe.

7302. — 6 octobre 1960. — **M. Caillemer** demande à **M. le ministre de l'information** ce qu'il a voulu dire en déclarant que Sartre a remplacé Maurras et quel parallèle il a entendu faire entre le maître du nationalisme et l'apologiste de l'insoumission.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai supplémentaire d'un mois suivant le premier rappel.

(Application de l'article 138 [alinéas 4 et 6] du règlement.)

6805. — 13 août 1960. — **M. André Marie** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** qu'une conférence sur l'éducation des adultes doit se tenir au Canada du 23 au 31 août 1960, sur l'initiative de l'U. N. E. S. C. O. ; que le Gouvernement français qui a été invité, a constitué une délégation, qui bien entendu devait comporter un certain nombre de personnes susceptibles de participer avec fruit à une conférence sur l'éducation populaire. Il lui demande quelle sera la composition de la délégation française qui se rendra du 23 au 31 août 1960 au Canada, et dans quelle mesure les représentants qualifiés des mouvements d'éducation populaire sont représentés dans ladite délégation.

6809. — 13 août 1960. — **M. Meck** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en vertu des dispositions des articles 195 D. et D. *bis* du code général des impôts, le revenu imposable des contribuables célibataires, divorcés ou veufs n'ayant pas d'enfant à leur charge est divisé par 1,5 lorsque ces contribuables sont titulaires d'une pension d'invalidité pour accident de travail de 40 p. 100 ou au-dessus, ou titulaires de la carte d'invalidité prévue à l'article 173 du code de la famille et de l'aide sociale. En d'autres termes, ces contribuables bénéficient d'une réduction d'une demi-part pour le calcul de leurs impôts. Il lui demande si cette demi-part, qui n'est accordée qu'aux contribuables célibataires, veufs ou divorcés n'ayant pas d'enfant à charge, ne pourrait être étendue à ceux qui, étant mariés, bénéficient déjà pour ce motif d'un mode de taxation plus avantageux. Il semble, en effet, injuste de n'accorder aucune faveur à cet égard aux invalides chargés de famille.

6810. — 13 août 1960. — **M. André Beaugitte** expose à **M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur** que, dans une réponse à une question écrite (débats, Assemblée nationale 1960, p. 1539, n° 4927, séance du 24 juin 1960), il a exprimé l'avis que « l'article 22 de l'ordonnance du 19 septembre 1945, repris par l'article 11, paragraphe *f*, du code des devoirs professionnels, interdisant aux membres de l'ordre des experts comptables et aux sociétés reconnues par lui d'exercer la profession d'expert comptable agréé ou de comptable agréé dans les sociétés auprès desquelles les fonctions de commissaires aux comptes sont déjà exercées, soit par eux-mêmes, soit par toute personne liée à eux par des intérêts professionnels ou privés communs, un cabinet d'expertise ou de tenue de comptabilité ne pouvait, sans violer ces prescriptions, tenir la comptabilité d'une société auprès de laquelle un de ses employés exerce les fonctions de commissaire aux comptes ». Il lui demande si les préoccupations de haute moralité et d'indépendance ayant fait édicter l'incompatibilité ci-dessus ne lui paraissent pas devoir commander une solution identique quant à l'exercice des fonctions de commissaire aux apports, lorsque les bases de l'opération (apports en nature, fusion partielle, fusion totale ou scission) ont été étudiées et établies par un membre du cabinet d'expertise auquel appartient le commissaire aux apports désigné.

6828. — 19 août 1960. — **M. Szigeti** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, malgré les résultats médiocres de la campagne agricole de l'année 1959, dans le Loiret, les tarifs applicables aux bénéfices agricoles de l'année 1959, parus au *Journal officiel* du 14 juillet 1960, sont en augmentation marquée par rapport à ceux de l'année 1958. Il lui demande quels sont les éléments, tant en recettes qu'en dépenses, qui ont permis à l'administration d'imposer par régions des bénéfices supérieurs ou au moins égaux à ceux de l'année dernière, alors que le département du Loiret a été classé parmi les départements sinistrés.

6830. — 19 août 1960. — **M. Szigeti** expose à **M. le ministre de l'information** que de nombreuses communes ont fait l'effort financier nécessaire pour doter leurs écoles de postes de télévision. Qu'ainsi, les enfants fréquentant ces écoles bénéficient des excellents programmes de la télévision scolaire, qui apporte aux maîtres une aide pédagogique importante. Ces récepteurs, bien que placés dans les salles de classes et ne servant qu'à capter les émissions scolaires sont, malgré le principe de la gratuité de l'enseignement, soumis à la taxe dont sont redevables les usagers ordinaires de la télévision. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'exonérer ces appareils de cette taxe qui représente une charge financière certaine pour de nombreuses petites communes rurales.

6583. — 20 juillet 1960. — **M. Bourgoin** demande à **M. le ministre des anciens combattants** pour quels motifs les jugements et arrêts des cours régionales en faveur des grands invalides de guerre ne sont exécutés qu'après des délais dépassant souvent plusieurs années ; et s'il n'a pas l'intention d'examiner dans quelle mesure la procédure pourrait être simplifiée afin que les bénéficiaires puissent voir plus rapidement leurs droits reconnus.

6586. — 26 août 1960. — **M. Rivain** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, dans l'hypothèse souhaitable où il envisagerait de détaxer l'essence, s'il ne lui paraîtrait pas judicieux d'en faire bénéficier substantiellement et en priorité les carburants à usage agricole qui présentent notamment l'avantage d'être utilisés dans les champs et de ne pas détériorer les routes, dont l'entretien, l'élargissement et la surveillance sont si coûteux pour la nation.

6871. — 31 août 1960. — **M. Ricunaud**, se référant aux renseignements publiés au Bottin administratif (édition 1960) et relevant l'existence d'un « Service des classes moyennes » au secrétariat d'Etat au commerce intérieur, demande à **M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur** de bien vouloir lui fournir les références des textes publiés vraisemblablement au *Journal officiel* (édition Lois et décrets) qui, indépendamment du décret modifié n° 50-1549 du 16 décembre 1950, ont: 1° créé ledit Service des classes moyennes; 2° créé le comité des experts auprès des ministres de la Communauté économique européenne chargé des classes moyennes; 3° nommé: *a)* le fonctionnaire chargé de l'ensemble des questions intéressant les classes moyennes; *b)* les représentants français au comité des experts; *c)* le secrétaire général de la commission nationale technique des classes moyennes; il lui demande en outre le montant global du crédit budgétaire affecté à ce service et à l'intérieur de ce crédit les sommes allouées au titre de: 1° frais de mission et de déplacement; 2° rémunération en principal ou sous forme d'indemnités de fonction ou de sujétion au: *a)* fonctionnaire chargé de l'ensemble des questions intéressant les classes moyennes; *b)* secrétaire général de la commission nationale technique des classes moyennes.

6874. — 31 août 1960. — **M. Diligent** rappelle à **M. le ministre de l'information** qu'au cours de l'année 1959 son prédécesseur, ainsi que le directeur général de la radiodiffusion-télévision française de l'époque, ont affirmé à différentes reprises que la radiodiffusion-télévision française ne ferait pas appel à la publicité pour subventionner ses émissions et lui demande s'il a l'intention de confirmer les engagements précédemment pris à ce sujet.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1961 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise le 8 novembre 1960 par la Conférence des Présidents.

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de **loi de finances pour 1961 (crédits des travaux publics et des transports: routes, chemins de fer et transports).** — Rapporteur spécial : M. Ruais.

PRESENTATION GENERALE DU BUDGET

Le budget des travaux publics et des transports tel qu'il nous est présenté par le Gouvernement se situe, en volume, au même niveau que celui de 1959.

Plus précisément, les crédits de paiement sont en diminution de 31,6 millions de nouveaux francs, soit 1 p. 100 environ — et les autorisations de programme en augmentation de 3 millions de nouveaux francs — également 1 p. 100 environ.

Si l'on entre dans le détail, on peut observer :

a) une réduction des crédits de paiement affectés aux dépenses ordinaires (— 79,1 millions de nouveaux francs résultant d'une sensible diminution des « mesures nouvelles » (— 237,6 millions) atténuée par une augmentation des « services votés » (+ 158,' millions) ;

b) un accroissement des crédits correspondant aux dépenses en capital (+ 47,5 millions de nouveaux francs, soit 18,6 p. 100).

Ces remarques sont mises en évidence par le tableau ci-dessous :

Comparaison des crédits ouverts par la loi de finances 1960 et des crédits proposés par le projet de loi de finances 1961.

NATURE DES DÉPENSES	CRÉDITS votés pour 1960.	1961 Services votés.	1961 Mesures nouvelles.	1961 Total.	DIFFÉRENCE	DIFFÉRENCE
	(En millions de nouveaux francs.)					
Crédits de paiement.						
Dépenses ordinaires:						
Titres III et IV	2.701	2.859,5	— 237,6	2.621,9	— 79,1	— 3 0/0 env.
Dépenses en capital:						
Titres V et VI	254,5	209	93	302	+ 47,5	+ 18,6 0/0
Titre VII	66	»	66	66	»	»
Totaux pour les crédits de paiement	3.021,5	3.068,5	— 78,6	2.989,9	— 31,6	— 1 0/0
Autorisations de programme.						
Dépenses en capital:						
Titres V et VI	346,5	»	349,5	349,5	+ 3	

A. — Dépenses ordinaires.

Les « services votés » sont en augmentation de 30,6 millions de nouveaux francs qui correspondent pour la presque totalité au relèvement des traitements de la fonction publique.

Les « mesures nouvelles », 33 millions de nouveaux francs, se rapportent principalement aux dépenses pour travaux d'entretiens et de réparations (routes et ponts, voies de navigation, ports...) qui sont en hausse légère mais constante depuis 1959, comme le montre le tableau suivant :

Principales dépenses d'entretien et de réparations (titre III).

NATURE DES DÉPENSES	LOI de finances 1959.	LOI de finances 1960.	PROJET de loi de finances 1961.	DIFFÉRENCE 1961-1960.
	(En millions de nouveaux francs.)			
Routes et ponts	207,643	236,450	256,612	+ 20,162
Voies de navigation	54,620	56,903	58,593	+ 1,690
Ports maritimes	32,891	34,238	35,018	+ 0,780
Etablissements de signalisation maritime.	10,370	11,420	11,800	+ 0,380

Par contre, les crédits de rémunération de personnel sont stables, les réformes de structure actuellement en cours étant gagées.

L'évolution des crédits affectés aux interventions publiques est la caractéristique principale du budget de 1961. Ceux-ci se présentent en effet en diminution de 142,8 millions de nouveaux francs par rapport à ceux de l'an passé.

« Les mesures nouvelles » (— 270,6 millions) traduisent la volonté du Gouvernement de limiter son action économique à certains domaines essentiels, et en particulier de donner aux prix — des services dans le secteur des transports — un caractère plus proche de la vérité.

Le tableau ci-après fait apparaître le détail des réductions apportées aux subventions de l'Etat à la batellerie, à la S. N. C. F. à la R. A. T. P., ces deux dernières étant les principales bénéficiaires des crédits inscrits au titre IV du budget.

Principales interventions publiques (Titre IV).

NATURE DES DÉPENSES	LOI de finances 1959.	LOI de finances 1960.	PROJET de loi de finances 1960.	DIFFERENCE 1961-1960.
	(En millions de nouveaux francs.)			
Exploitation réglementée des voies navigables	13,530	11,000	10,000	— 1,000
Subventions aux chemins de fer d'intérêt général	4,610	(1) 2,169	2,534	+ 0,365
S. N. C. F.:				
Subvention d'équilibre	340,000	276,489	107.589	— 168,900
Contributions de l'Etat	998,000	1.080,000	1.170,000	+ 90,000
Compensation de réductions tarifaires.	235,000	261,800	226,800	— 45,000
Remboursement des charges financières.	»	9,100	13,800	+ 4,700
R. A. T. P.	114,550	173,000	130,200	— 42,800

(1) La loi de finances rectificative pour 1960 a ouvert un crédit supplémentaire de 1.093.000 NF pour le fonctionnement, au cours du premier semestre 1960, du réseau de chemins de fer de la Corse.

*

B. — Dépenses en capital.

Les autorisations de programme nouvelles sont en augmentation pour les travaux d'investissement des ports, surtout des ports de pêche et des voies navigables.

Elles sont en diminution pour les routes (les réparations des dégâts causés par les inondations étant en cours de réalisation) et pour les travaux de défense contre les eaux (les autorisations de programme concernant le barrage « Seine » ayant été accordées en 1960).

Mais on sait qu'en pratique les principales dépenses d'investissement routier sont faites hors budget général et par le compte spécial du fonds d'investissement routier.

Dans ce domaine des dépenses en capital, on peut observer une répartition judicieuse, permettant, par le jeu de bascule des autorisations de programme et des crédits de payement, de lancer des opérations nouvelles et de réaliser les anciennes tout en restant dans un volume à peu près constant chaque année.

L'évolution des principales dépenses en capital est retracée dans le tableau suivant :

Principales dépenses en capital (Titres V et VI).

NATURE DES DÉPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CRÉDITS DE PAIEMENT			
	Loi de finances 1959.	Loi de finances 1960.	Projet de loi de finances 1961.	Différence 1961-1960.	Loi de finances 1959.	Loi de finances 1960.	Projet de loi de finances 1961.	Différence 1961-1960.
	(En millions de NF.)				(En millions de NF.)			
Routes et ponts	48,140	55,600	30,500	— 25,100	63,060	31,200	53,425	+ 22,225
Voies de navigation	72,980	117,400	130	+ 12,600	42,750	79,220	99,050	+ 19,830
Ports:								
— de commerce	100	102	119,940	+ 17,940	74,250	107,260	107,218	— 0,042
— de pêche	4,100	1	14,360	+ 12,360	2,050	6,410	4,130	— 2,280
Etablissements de signalisation maritime:								
— métropole	7,850	7,470	6,940	— 0,530	6,990	5,350	7,524	+ 2,174
— outre-mer	5,800	6	6,060	+ 0,060	2,650	4,120	5,913	+ 1,793
Institut géographique national	2,630	4	4	»	9,930	3,200	5,420	+ 2,220
Travaux de défense contre les eaux:								
— investissements de l'Etat	2	2	1	— 1	0,900	5,120	1,500	— 3,620
— subventions d'équipement	5	48	26,700	— 22,300	10,500	11,080	16,090	+ 5,010

Réparations des dommages de guerre (Titre VII).

Reconstitution du réseau S. N. C. F.	»	»	»	»	70	66	66	— 4

C. — Le fonds routier.

Bien que les opérations du fonds routier soient désormais retracées dans le fascicule des comptes spéciaux du Trésor, elles ne peuvent échapper à l'examen du rapporteur du budget des travaux publics puisque le ministre des travaux publics est chargé de leur réalisation.

Revenu à la vie l'an passé, le fonds routier a pris, particulièrement en autorisations de programme, une ampleur prometteuse comme le montre le tableau ci-après. Il faut souhaiter que le Gouvernement, enfin conscient de ses responsabilités en matière d'investissements routiers, continue d'alimenter le fonds dans des conditions telles que l'important retard pris dans ce domaine puisse, au moins en partie, être rattrapé.

Fonds routier.

DÉSIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CRÉDITS DE PAIEMENT		
	Loi de finances 1959.	Loi de finances 1960.	Projet de loi de finances 1961.	Loi de finances 1959.	Loi de finances 1960.	Projet de loi de finances 1961.
	(En millions de NF.)					
Voirie nationale	107,900	250,500	750,000	284,000	220,000	318,400
Voirie départementale	»	27,000	37,500	»	13,200	29,000
Voirie urbaine	»	43,000	65,000	»	32,700	44,600
Voirie communale	»	30,000	47,500	»	19,100	36,000
Frais de fonctionnement	»	»	»	»	»	2,000
Totaux	107,900	350,500	900,000	284,000	285,000	430,000

ANNEXE N° 27

LE PERSONNEL

I. — OBSERVATIONS FONDAMENTALES

Crédits de personnel et effectifs.

Grâce à la deuxième étape de réforme du cadre des services des ponts et chaussées, et malgré des créations d'emplois contractuels correspondant à l'accroissement de l'activité du fonds d'investissement routier, les crédits de rémunération de personnel en activité restent stables et sont même en légère diminution par rapport aux crédits acquis pendant l'année précédente. Ce fait est assez exceptionnel au regard des autres ministères, pour mériter d'être signalé spécialement.

Excédent des suppressions de postes sur créations, 513 ;
Diminution des dépenses : 2.232.343 NF.

Réforme de l'administration centrale.

A l'administration centrale, le service des transports est supprimé en ce qui concerne les tâches de contrôle technique des chemins de fer qui n'ont plus de raison d'être, la S. N. C. F. se suffisant à elle-même. Du même coup, le personnel de cadre correspondant est reclassé dans le cadre des ponts et chaussées ou à la direction des transports.

Par contre, la création (gagée par des suppressions de hauts emplois dans le cadre des ponts et chaussées) d'une section économique au sein du conseil supérieur des ponts et chaussées, corollaire de la mise sur pied du service des affaires économiques décidée dans le dernier collectif, et la création d'un poste d'inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre auprès du ministre, chef des services extérieurs du travail, conseiller du ministre, et président des commissions nationales de conciliation, permettent de mieux adapter la structure de l'administration centrale aux exigences de l'action du Gouvernement sur l'industrie des transports.

On notera, que pour les tâches de réglementation et de gestion, dans le secteur social, le service de la main-d'œuvre reste attaché à la section des transports.

L'assistance technique.

Il convient de noter tout spécialement que 28 postes nouveaux d'ingénieurs élèves des ponts et chaussées sont créés en vue de satisfaire à nos devoirs d'assistance technique.

Les cadres des ponts et chaussées.

Une modernisation dont il y a lieu de féliciter le ministre se poursuit au sein du ministère des travaux publics. On voit en profiter budgétairement le tourisme, l'I. G. N., des services communs, tels que service économique et service de l'inspection du travail et d'autres encore.

Mais il y a lieu d'en rendre aussi hommage aux cadres des ponts et chaussées, cadres d'exécution sur la substance desquels ces modernisations s'accomplissent et l'attention bienveillante du Gouvernement est attirée sur le sort de ces cadres.

II. — ANALYSE DÉTAILLÉE DES MESURES

1° *La nouvelle organisation de l'administration centrale du ministère des travaux publics et des transports.*

Un récent décret du 12 août 1960 a apporté certaines modifications à l'organisation centrale de l'administration des travaux publics et des transports.

L'essentiel de la réforme s'analyse ainsi :

a) Création d'un service des affaires économiques et internationales chargé :

— d'exercer un rôle de coordination générale dans le domaine des investissements ;
— de mener à bien les études économiques fondamentales dans le domaine de l'infrastructure ;
— d'apprécier les incidences économiques de toutes mesures réglementaires de tarification en matière de transports ;
— de coordonner l'étude de problèmes importants en matière de transports dans le domaine de la coopération internationale ;
— d'harmoniser les études statistiques.

Ce service ne se substituera pas dans les compétences communes à la direction des transports qui conservera sa fonction essentielle d'initiative de propositions au ministre.

Il aura un double rôle à jouer : celui de conseiller les différents directeurs du ministère dans leurs propositions avant que celles-ci ne soient présentées au ministre ; celui d'être le conseiller direct du ministre en matière économique. Cette formule a été jugée préférable à la création d'une direction générale des transports englobant le service économique et qui eût été manifestement dès sa création une super-direction et, en fait, un véritable secrétariat général du ministère des travaux publics.

Ce service sera alimenté, partie par des membres du corps des ponts et chaussées, partie par des administrateurs civils du ministère des transports et partie par des personnalités recrutées à l'extérieur. Un roulement sera organisé de manière à permettre la formation du personnel du ministère des travaux publics dans les études économiques, à seule fin de mieux marquer encore que la création de ce service ne serait pas la constitution d'un corps étranger au sein du ministère des travaux publics.

La création d'une nouvelle section dite « économique » au sein du conseil général des ponts et chaussées permet d'associer cette instance supérieure du ministère à la nouvelle orientation économique de celui-ci ;

b) Renforcement de l'action de la direction des transports dans le domaine essentiel de son activité : la coordination des transports terrestres, ce renforcement ayant comme contrepartie l'allégement des tâches de contrôle technique.

Un service des transports avec cadre spécial des transports avait été créé entre les deux guerres et il s'est enlisé pour une grande part dans des tâches de contrôle technique parfaitement artificielles, étant donné que les progrès de la technique avaient depuis longtemps rendu les contrôles bien plus compétents que les contrôleurs.

D'autre part, ce cadre était alimenté principalement par des membres du corps des ponts et chaussées à l'exclusion des administrateurs civils, et ceci au moment même où la création d'un service économique au ministère des travaux publics marquait la volonté de donner des tâches économiques de plus en plus étendues au corps des ponts et chaussées.

La suppression de ce cadre des services des transports et l'incorporation de tous les postes actuellement occupés à ce titre au sein de la nouvelle direction des transports permettront de réaliser une organisation fonctionnelle beaucoup plus rationnelle ;

c) Meilleure articulation du secteur social (main-d'œuvre des transports), entre le service de la main-d'œuvre chargé d'attributions de réglementation et de gestion pour tout ce qui concerne les questions sociales se rapportant aux branches d'activité de transports par fer, route et air et les services extérieurs qui relèvent désormais du contrôle d'un inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre, placé lui-même sous l'autorité directe du ministre et responsable des méthodes de fonctionnement du service extérieur.

Le service de la main-d'œuvre reste attaché à la direction des transports.

L'inspecteur général sera en outre appelé à jouer auprès du ministre le rôle de conseiller permanent pour les problèmes de travail dans les transports et à présider les commissions nationales de conciliation créées en application de la loi du 29 juillet 1957.

Il participerait également aux travaux des commissions d'industries des transports par terre, route et air de l'Organisation internationale du travail.

Les problèmes de conflits du travail revêtant une importance capitale au point de vue transports, il a semblé nécessaire de créer auprès du ministre ce poste de conseiller à l'inspection du travail et à la main-d'œuvre des transports.

Cette création présente un double intérêt :

1° On installe à côté du ministre un conseiller pour des questions qui sont d'une importance capitale sur le plan social et économique en restituant à ces problèmes leur vrai rang dans la hiérarchie des préoccupations du ministre ;

2° Ce fonctionnaire devant être le président des commissions nationales d'arbitrage, la décomposition entre services et conseiller près du ministre permet d'avoir un échelon de recours et d'arbitrage qui n'existait pas auparavant dans le système où le ministre se trouvait être isolé lorsqu'il était saisi directement des problèmes par ses services de main-d'œuvre.

La création de ce nouveau poste d'inspecteur général du travail sera gagée par la suppression :

— d'un poste d'ingénieur général des ponts et chaussées ;
— trois postes d'ingénieurs des ponts et chaussées.

2° *Poursuite de la réforme des cadres des ponts et chaussées.*

Entreprise l'an dernier, la réforme des cadres des ponts et chaussées se poursuit dans les conditions initialement prévues, c'est-à-dire sans majoration de dépenses budgétaires.

Les créations ou suppressions d'emplois effectuées en 1960 et en 1961 l'ont été, ainsi que le montre le tableau ci-dessous, sur la base du cinquième de l'effectif définitif puisque la réforme doit s'étaler sur une période de cinq ans.

DESIGNATION	CRÉATIONS ou suppressions à effectuer théoriquement chaque année (1/5e de la réforme)	CRÉATIONS ou suppressions effectuées en 1960	CRÉATIONS ou suppressions effectuées en 1961.
Ingénieurs des T. P. E.	— 154	— 120	— 153
Chefs de section	+ 140	+ 120	+ 160
Adjoints techniques	— 453	— 434	— 453
Commis	— 120	— 100	— 120
Conducteurs principaux des T. P. E.	+ 230	+ 345	+ 205
Conducteurs des T. P. E.	— 292	— 409	— 267
Agents de travaux brevetés	+ 1.140	+ 1.000	+ 1.400
Agents de travaux	— 2.052	— 1.912	— 2.312

Les instruments de cette réforme sont actuellement en cours d'élaboration, tant en ce qui concerne la mise en place des nouveaux corps, qu'en ce qui concerne la structure et l'efficacité des services. Les mesures actuellement mises en œuvre ou à l'étude sont les suivantes :

1° Les classements indiciaires des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, des techniciens des travaux publics de l'Etat et des agents de travaux ont été fixés par le décret n° 60-559 du 15 juin 1960 (*Journal officiel* du 16 juin 1960). Celui des conducteurs des travaux publics de l'Etat par le décret n° 60-880 du 12 août 1960 (*Journal officiel* du 21 août 1960) ;

2° Les dispositions statutaires intéressant les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, les techniciens des travaux publics de l'Etat et les dessinateurs d'exécution sont sur le point de recueillir l'accord du ministre des finances et du ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de la fonction publique. La procédure en vue de l'examen de ces statuts par le conseil d'Etat sera entreprise dès notification de l'accord en cause. On peut espérer que la promulgation desdits statuts pourra intervenir avant la fin de 1960 ;

3° Le statut des conducteurs de travaux publics de l'Etat est actuellement à l'étude. Toute diligence sera faite pour que ce statut puisse également être promulgué avant la fin de 1960 ;

4° Dès la promulgation des statuts ci-dessus visés, les opérations de constitution initiale des corps seront effectivement entreprises ;

5° La mise en place des regroupements techniques et territoriaux se poursuit. Une étude générale est en cours auprès des services extérieurs dont les conclusions seront dégagées dans un avenir proche. Cette étude vise aussi bien les structures des services que les opérations immobilières rendues nécessaires par les regroupements ;

6° Durant cette phase préalable, le recrutement des agents de travaux et des conducteurs de chantiers a été provisoirement suspendu. C'est en effet en fonction des résultats de l'étude en cours sur le nombre des unités territoriales et techniques et du développement de la mécanisation que pourront être élaborées les prévisions d'effectifs. Les recrutements d'agents de travaux et de conducteurs de chantiers seront très vraisemblablement repris en 1961 ;

7° L'effort de mécanisation se poursuit, tant dans le domaine de l'entretien routier que dans celui de la comptabilité.

En ce qui concerne l'entretien routier, dès 1961, 55 départements sur 90 seront intéressés par la mécanisation.

En ce qui concerne la comptabilité, une expérience de comptabilité « industrielle » intéressant trois services ordinaires des ponts et chaussées et un service spécialisé est en cours en vue d'aboutir à la mise en place d'un instrument susceptible de fournir à tout moment le bilan d'activité du service.

3° *Les créations d'emplois.*

Le fascicule budgétaire fait cependant état de la création en 1961 d'un certain nombre d'emplois de titulaires et de contractuels.

Il s'agit principalement de l'augmentation des moyens d'action du commissariat général au tourisme pour lequel on note un renforcement, pour une faible part, du personnel d'encadrement (deux attachés d'administration) et surtout du personnel d'exécution qui faisait gravement défaut (au total : 21 emplois).

La création d'emplois de contractuels à l'administration centrale et aux ponts et chaussées correspond à l'accroissement du volume du fonds routier. Le lancement à partir de 1961 d'un programme d'équipement routier qui porte sur 9 milliards de nouveaux francs de travaux à effectuer en quinze ans rend indispensable le renforcement immédiat de l'effectif des agents contractuels du fonds routier, le personnel d'appoint ne pouvant être prélevé sur l'effectif déjà très insuffisant des agents titulaires.

A l'administration centrale, le volume des tâches administratives croît en fonction du volume des crédits. En outre, la mise en place de nouvelles procédures a augmenté considérablement la tâche du service. Il s'agit essentiellement de la réforme de l'expropriation, de l'importance croissante des opérations effectuées en liaison avec les services de l'aménagement du territoire (plans d'urbanisme, Z. U. P., etc.) enfin et surtout de procédures propres aux autoroutes : déclaration d'utilité publique exclusivement en conseil d'Etat, instruction mixte toujours effectuée à l'échelon central, remembrement, etc.

Les effectifs actuels des fonctionnaires et agents compétents sont insuffisants pour mener à bien dans les délais nécessaires, ces diverses tâches ; c'est pourquoi il a été indispensable de prévoir la création, à l'administration centrale, de postes d'agents contractuels de 1re, 2e et 3e catégories.

Dans les services extérieurs, les incidences de la prise en considération du programme se feront surtout sentir sur le développement des études préparatoires : accroissement du nombre des projets étudiés surtout en matière d'autoroutes, nécessité de mener les études avec beaucoup de précision de manière à aboutir à une évaluation des projets aussi exacte que possible, leur insuffisance pouvant avoir, pour un programme aussi important, des conséquences financières très graves. Il est donc indispensable de prévoir un renforcement sensible de l'effectif et le recrutement de quelques agents d'encadrement possédant une formation technique supérieure (ingénieurs).

A tâche temporaire, renforcement des effectifs permanents des services des ponts et chaussées par des agents temporaires : telle a été la doctrine budgétaire en cette matière. Elle est celle du moindre coût, tout bien pesé.

III. — OBSERVATIONS SPÉCIALES DE LA COMMISSION

Réformes de structure intéressant le personnel.

M. Ebrard, tout en en ne contestant pas les avantages qu'elles pourront procurer, a fait observer que certains postes budgétaires d'ingénieurs des ponts et chaussées se trouvaient trop souvent sans titulaires, et qu'il en résultait pour les départements des difficultés regrettables.

Il a particulièrement insisté pour que les affectations soient prononcées sans retard.

Divers commissaires ont demandé qu'en raison de la contribution importante que les différents cadres des ponts et chaussées ont apportée au maintien de l'équilibre budgétaire, soient augmentés les pourcentages et assouplies les conditions d'accès aux cadres de conducteur principal et d'agent de travaux breveté qui sont actuellement pourvus dans la limite de 20 p. 100 et uniquement par voie de concours professionnel.

L'incidence financière pouvant en demeurer faible, la commission des finances a jugé la mesure souhaitable.

LA S. N. C. F.

OBSERVATIONS PRINCIPALES

Comme chaque année, le projecteur est braqué sur la ligne du budget appelée : « Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation », appellation trompeuse et qui prête aux plus déplorables pratiques et à de regrettables confusions.

Le Gouvernement, soucieux de répondre aux critiques portant sur le coût des entreprises nationales, s'efforce, comme l'an passé, à une réduction apparente de ce poste : et il présente, en 1961, une évaluation de 97.589.000 NF, qui ne saurait être tenue pour sincère, et ce à 100 p. 100 près, comme il est montré plus loin.

Cependant, d'un autre côté, il creuse dans le compte d'exploitation le trou qu'il s'efforce de combler par ces économies trompeuses : on le voit, en effet, imputer sur ce compte des dépenses qui sont à la limite du renouvellement et de l'investissement pour augmentation de capacité, et qui sont certainement comprises dans la seconde catégorie pour une part importante, si on veut bien considérer que le financement des investissements de la S. N. C. F. hors ressources propres de celle-ci, est nettement inférieur à ce qu'exigerait l'augmentation prévue pour le trafic.

Ce faisant, le Gouvernement appelle à juste titre les critiques qui l'accusent de mettre en difficulté la S. N. C. F. en l'obligeant à l'autofinancement de ses investissements.

En fait, toute la présentation budgétaire concernant la S. N. C. F. et les principes auxquels elle obéit n'est que gymnastique comptable : le Parlement attend toujours qu'on lui parle clarté et sincérité. Il faut partir de cette évidence que la S. N. C. F. n'est pas une entreprise privée, mais qu'elle est un outil économique et social au service de la nation. Le Parlement sait ce que l'Etat paye au titre de la voie et de la contribution aux charges de retraites pour abaisser les prix de la S. N. C. F. et les rendre compétitifs avec ceux de ses concurrents. Il sait aussi ce qu'il paye pour permettre à certaines catégories sociales intéressantes de voyager à tarif réduit. Il peut s'il le veut moduler ces charges qui apparaissent clairement dans le budget, mais il ne sait pas combien il doit payer pour compenser les obligations de service public qu'il impose à la S. N. C. F. notamment pour les voyageurs ; il ne sait pas davantage combien il doit payer pour compenser les charges qu'il fait peser sur la S. N. C. F. en l'obligeant à prendre le trafic où qu'il soit et quel qu'il soit à des prix uniformes.

C'est seulement quand il le saura qu'il pourra régler son effort budgétaire en toute connaissance de cause et selon une politique déterminée, alors que les documents qu'on lui remet ne font que l'obliger à régler après coup un déficit comptable des plus obscurs.

D'où cette proposition du rapporteur :

« A partir de 1962, le Gouvernement est invité à motiver plus clairement dans la présentation budgétaire, les subventions à la S. N. C. F. A cet effet, il remplacera la ligne (chapitre 45-42, art. 2) « Subvention d'équilibre à la S. N. C. F. » par les trois lignes suivantes :

« Subvention pour obligations de service public,

« Subvention pour pertes de recettes dues à l'absence de liberté tarifaire,

« Subvention pour non autorisation de tarif d'équilibre ».

Analyse des observations principales.

1° La minoration de la subvention pour couverture du déficit d'exploitation

La S. N. C. F. prévoyait fin 1959 et au titre de 1960, une subvention de 313 millions de NF. Ses dernières évaluations qui s'établissaient à 310 millions montrent la justesse de ses prévisions.

Malgré cela, le Gouvernement n'avait retenu au titre des crédits votés que 266,489 millions qui sont devenus, courant 1960 avec les services votés 273,489 millions et ce, malgré 20 millions d'économies réalisées par la S. N. C. F. en cours d'année à la suite d'un arrêté de février 1960 qui lui en imposait 9 millions.

On notera, en particulier, que malgré l'avis de la commission des finances, qui jugeait l'opération irréalisable, le Gouvernement avait maintenu en écriture une économie de 20 millions de NF, attendue de l'atténuation de diverses réductions de caractère commercial consenties à certaines catégories de voyageurs : en fait, la S. N. C. F. n'a pas pu opérer ces atténuations et l'économie de 20 millions de NF s'avéra purement fictive.

Les mêmes circonstances se représentent cette année. Abstraction faite de la recette attendue de la hausse des tarifs marchandises, la S. N. C. F. évalue approximativement — ses prévisions budgétaires ne sont pas encore établies — à 550 millions de NF le montant de l'insuffisance. Le Gouvernement, lui, nous présente dans les mêmes conditions, c'est-à-dire sans hausse des tarifs, une subvention de 367 millions, soit un écart de l'ordre de 180 millions. Qui a raison ? Les explications données par le Gouvernement à la page 67 du fascicule sont controversées par partie, incontrôlabes pour le reste.

Pour l'exercice 1960, ce sont les évaluations de la S. N. C. F. qui se sont révélées exactes. Il est à craindre qu'il en soit de même cette année, et le chiffre de 180 doit être pris comme base de départ de la sous-évaluation de la subvention. Cette estimation de la sous-évaluation, devra être grossie éventuellement de la diminution sur le produit attendu de l'augmentation des tarifs, soit que cette augmentation n'atteigne pas le taux annoncé de 7,5 p. 100 (et la S. N. C. F. n'a pas encore fait de proposition), soit que ce taux de 7,5 p. 100 entraîne une diminution du trafic.

Je passe enfin la part qui reviendra aux cheminots dans leur participation aux augmentations de rémunérations promises à toutes les catégories de serviteurs de l'Etat en 1961.

En résumé, il ne me paraît pas possible de retenir l'évaluation du Gouvernement pour la subvention : elle ne peut être tenue pour sincère.

2° Autofinancement des investissements S. N. C. F. et insuffisance des crédits globaux pour faire face a l'accroissement de trafic

a) *Le programme d'investissement.*

Le montant du programme d'équipement proposé pour la S. N. C. F. pour 1961 s'élève à 1,35 milliard de NF au lieu de 1,30 milliard de NF en 1960.

Le coût total — frais généraux non compris — des opérations nouvelles dont l'engagement est prévu pour 1961 atteint 966 millions de NF, au lieu de 858 millions de NF en 1960.

DÉSIGNATION	1960	1961
	(En millions de NF.)	
1. Electrification :		
Aulnoye—frontière	»	7,8
Dunkerque—Lille	»	30
Opérations en cours	245	210,2
Totaux	245	248
2. Autres dépenses d'établissement :		
Ouvrages d'art	2,5	1,5
Logements d'agents	18,1	18,1
Participation	14,2	14
Equipement hydro-électrique	12	14
Equipement des ports	5.6	16,7
Suppression des passages à niveau	4,5	4
Autres installations fixes	202	210,7
Divers	0,2	»
Totaux	259,1	279
3. Reconstitution	78,5	78,5
4. Matériel roulant :		
Matériel neuf	578	588
Modification du matériel roulant existant,	56,5	88
mobilier et outillage	13,3	
Totaux	647,8	676
Totaux dépenses en principal	1.230,4	1.281,5
Frais généraux forfaitaires	69,6	68,5
Totaux	1.300	1.350

L'électrification du réseau se poursuit, avec l'engagement de Lille—Dunkerque et de Aulnoy—Frontière, au rythme prévu par la loi-programme d'équipement économique.

Les paiements prévus pour les autres dépenses d'établissement sont, en ce qui concerne les installations fixes, en augmentation de 20 millions de nouveaux francs par rapport à 1960.

Le volume des dépenses de reconstitution est stabilisé au niveau de 1960.

Les commandes de matériel roulant neuf, et les paiements correspondants, seront en légère progession par rapport à 1960.

Les dépenses prévues pour les autres catégories de matériel sont en augmentation de 18 millions de nouveaux francs par rapport à 1960 ; cet accroissement résulte, à concurrence de 8 millions de nouveaux francs, du paiement de l'ensemble électronique de gestion qui doit être mis en service en 1961.

b) *Critique du programme d'investissement.*

Le financement en 1961 des investissements de la S. N. C. F. doit s'effectuer ainsi :

— ressources propres, 728 millions de nouveaux francs (1) ;
— emprunts publics prévus, 472 millions de nouveaux francs ;
— prêts du F. D. E. S., 150 millions de nouveaux francs.

L'autorisation d'investissements prévue pour la S. N. C. F. en 1961 dépasse de peu l'autorisation globale pour 1960 et ne

(1) Un crédit de 66 millions de nouveaux francs, inscrit au budget des travaux publics, est destiné au versement à la S. N. C. F. d'acomptes sur dommages de guerre. Il participe au financement du programme de travaux neufs de la S. N. C. F.

L'achèvement des travaux de reconstruction du réseau S. N. C. F. qu'il serait souhaitable de voir mener à leur terme en 1964, est subordonné au volume des crédits d'équipement qui seront alloués à la Société nationale au cours des prochaines années. La dépense restant à engager s'élevait, au 1er janvier 1960, à 282.460 millions de nouveaux francs. La participation de l'Etat aux travaux de reconstitution est de 80 p. 100 des dépenses, conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1954, relative à la réparation des dommages de guerre subis par la S. N. C. F.

A la fin de la période de reconstitution, les participations financières de l'Etat seront définivement arrêtés et feront l'objet de règlements pour solde entre l'Etat et la S. N. C. F., compte tenu des acomptes versés.

compense même pas les augmentations de prix. Or, il semble bien que dans les années qui vont venir, la S. N. C. F. va avoir à faire face à des dépenses d'investissements particulièrement importantes.

Nous verrons plus loin qu'un effort particulier lui serait demandé en ce qui concerne les moyens consacrés aux services de banlieue.

Il convient, d'autre part, de faire, au sujet de ces autorisations, les remarques ci-après :

Contrairement à ce que l'on croit trop souvent, les autorisations de dépenses données ainsi à la S. N. C. F. sont loin d'être entièrement consacrées à des travaux nouveaux ou à des augmentations de matériel. Une importante fraction de ces autorisations est consacrée au simple renouvellement, c'est-à-dire au maintien à leur niveau actuel des installations et du parc.

En effet, sur les 1.350 millions de nouveaux francs prévus pour 1961 il convient, par exemple, de soustraire :

— 84 millions de nouveaux francs de dépenses de reconstruction ;

— 592 millions de nouveaux francs correspondant à la somme qui, conformément à la convention du 31 août 1937, devrait être consacrée au renouvellement du matériel roulant, à raison de 9 p. 100 des recettes de trafic ;

— 114 millions de nouveaux francs qui sont financés par le budget d'exploitation, car, conventionnellement, c'est la fraction des travaux complémentaires qui est considérée comme du renouvellement.

Les travaux qui ont pour objet de faire face à des accroissements de trafic comportent, en effet, presque toujours le remaniement d'installations anciennes et on ne doit considérer comme « travaux complémentaires » que ceux qui accroissent la valeur des installations. En raison des difficultés que présente une nette discrimination dans chaque cas, il a été admis conventionnellement que la part « remaniement » ou « renouvellement » serait forfaitairement prise égale à 20 p. 100.

Il ne reste donc qu'une somme de 560 millions de nouveaux francs correspondant effectivement à une augmentation de moyens pour la S. N. C. F., soit en installations fixes, soit en matériel tracteur et roulant.

On voit combien l'erreur serait considérable de rapprocher le chiffre de 1.350 du montant des investissements accordés pour d'autres activités lorsque ces derniers ne comprennent que des augmentations de puissance à l'exclusion de tout renouvellement, et combien en particulier l'incorporation des dépenses de remplacement du matériel roulant dans le total des autorisations peut fausser les comparaisons faites à cet égard.

La faible importance de la somme de 560 millions correspondant effectivement à une augmentation des moyens de la S. N. C. F. apparaît nettement lorsqu'on considère que sur cette somme, 230 millions sont consacrés à la poursuite des électrifications (infrastructure seulement), opération génératrice d'importantes économies d'exploitation qui devra être poursuivie à la même cadence pendant encore plusieurs années. Il ne reste plus que 330 millions de nouveaux francs pour accroître les autres moyens (débit des lignes, puissance des triages, installation des gares, matériel roulant, etc.) en vue d'une augmentation du trafic.

Or, d'après les premières indications données à la S. N. C. F. par le commissariat général au plan, le trafic marchandises dépassera en 1965 de plus de 20 p. 100 le niveau de 1961.

Si on considère le matériel roulant, la S. N. C. F. a pu, au cours de ces dernières années, grâce à des améliorations considérables dans le rendement du parc de wagons, faire face à un accroissement de trafic important, tout en réduisant le nombre des wagons en service. Elle compte bien entendu poursuivre cet effort mais il ne faut pas se dissimuler que les gains qui pourront être réalisés à partir de la situation actuelle sont limités et que l'augmentation envisagée du trafic, de l'ordre de 4 p. 100 par an pour les marchandises, fera très prochainement apparaître des nouveaux besoins en wagons, en locomotives et en matériel roulant d'une façon générale.

La valeur de l'ensemble du matériel roulant, utilisé à plein pour assurer le trafic actuel, ressort à plus de 23.000 millions de nouveaux francs. Si on observe que, pour une fraction notable de ce matériel roulant, l'augmentation des besoins est presque parallèle à l'augmentation du trafic, et qu'un renforcement du parc de 1 p. 100 seulement (à rapprocher du chiffre de 4 p. 100 pour l'augmentation du trafic marchandises) entraînerait déjà une dépense de 230 millions de nouveaux francs, on aperçoit à quel point est sérieux le problème du matériel roulant.

Ces considérations font ressortir nettement que l'autorisation de 1.350 millions prévue est faible eu égard aux directives du plan quant au trafic que le chemin de fer devra assurer dans les années qui viennent et aux dépenses qu'il faudra engager au cours de ces prochains exercices.

3° Nécessité d'une modification de la présentation budgétaire des interventions de l'Etat en faveur de la S. N. C. F.

En répartissant la subvention à la S. N. C. F. en plusieurs chapitres, le législateur a introduit des éléments de clarification dans la situation financière de cette société, a donné des bases d'appréciation utile pour la coordination des transports, a enfin obligé la S. N. C. F. à se pencher sur certaines causes de son déficit.

C'est ainsi qu'on trouve :

— un chapitre 45-44, article 1er, « Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie » ; article 3 « Contribution de l'Etat à certaines charges de retraites » (1) ;

— un chapitre 46-41 « Compensation pour tarifs réduits imposés à la S. N. C. F. ».

Mais ce travail de discrimination entre les différentes causes du déficit peut et doit se poursuivre. Tous les déficits ayant d'autres causes sont bloqués dans une ligne appelée : subvention pour la couverture du déficit d'exploitation (chap. 45-52) qui a le plus grand intérêt à être analysée. Alors seulement, le Parlement aura une vue d'ensemble des grandes causes du déficit de la S. N. C. F. à un échelon et sous un angle économique et social qui doit être le sien, beaucoup plus que sous celui de la discussion des effectifs ou des méthodes de traction par exemple.

Il pourrait alors, en agissant sur ces quelques grands postes, c'est-à-dire en les réduisant ou en modifiant leur consistance respective à sa guise, avoir les moyens d'une véritable politique en matière ferroviaire, moyens qui lui sont refusés dans le système budgétaire actuel où on lui demande simplement de solder par avance une insuffisance de compte d'exploitation, prédéterminée par le Gouvernement, en fonction d'objectifs sur lesquels il ne lui est pas possible d'influer par son vote.

Dans cette optique, il est évident que deux grandes causes de déficit restent à cerner du plus près qu'il sera possible :

a) Les charges qui pèsent sur la S. N. C. F. en raison de ses obligations de service public ;

b) Les pertes de recettes qui lui sont occasionnées par les sujétions commerciales qui pèsent sur elle du fait de tous ses tarifs péréqués.

Pour que le Parlement puisse peser sur les leviers en toute connaissance de cause, il importe peu de trouver les chiffres exacts ; ce qui importe, ce sont les ordres de grandeur des masses composantes, voire des fourchettes ou même de simples planchers. Et, à ce titre, les études de prix de revient de transport et de coût partiel d'exploitation auxquelles procède actuellement la S. N. C. F. préparent les voies à cette analyse du déficit.

C'est pourquoi votre rapporteur spécial du budget des travaux publics et de la S. N. C. F. vous a proposé de modifier la présentation budgétaire de la subvention à la S. N. C. F. en faisant apparaître plus nettement dans la loi de finances les trois lignes suivantes :

« Subvention pour obligations de service public ;

« Subvention pour pertes de recettes dues à l'absence de liberté tarifaire ;

« Subvention pour non-autorisation de tarif d'équilibre ».

Observations de la commission.

M. Tony Larue s'est élevé contre le fait qu'on laisse s'accréditer dans l'opinion publique l'idée que le déficit de la S. N. C. F. résulte d'une mauvaise gestion, alors qu'on ne met pas suffisamment en lumière les charges supportées par le chemin de fer au titre du service public.

Il a trouvé également anormal que le budget d'exploitation de la S. N. C. F. soit appelé à financer, pour une part importante, des dépenses d'investissement.

Il appuie les préoccupations personnelles de votre rapporteur et a demandé comme lui que l'analyse du déficit soit plus poussée afin d'en faire apparaître plus clairement les véritables causes.

Une telle étude ne peut évidemment être menée à bien dans le cadre étroit de l'examen budgétaire, mais votre rapporteur se propose, dans un avenir proche, de procéder à ce travail en sa qualité de rapporteur chargé du contrôle des entreprises nationalisées du secteur des travaux publics.

M. Dreyfous-Ducas a émis l'opinion qu'il conviendrait d'alléger les tâches de la S. N. C. F., dont la plus grande partie

(1) La S. N. C. F. soutient que l'assimilation totale de son personnel au secteur privé devrait conduire d'Etat à revaloriser le crédit de 435 millions consenti à l'article 3 à 755 millions, soit en plus 320 millions de nouveaux francs, mais ce raisonnement ne saurait être admis car la S. N. C. F. paie son personnel à des taux inférieurs à celui de l'entreprise privée et ces 320 millions de nouveaux francs doivent être considérés comme des salaires différés.

du personnel est absorbée par la plus faible partie du trafic. Il estime que la S. N. C. F. devrait se retirer des régions où son activité est la plus faible et se concentrer sur les lignes à gros débit.

Il pense également qu'on ne devrait pas lui permettre, par exemple, de procéder à des groupages, à des livraisons à domicile et qu'on devrait lui enlever la possibilité de souscrire des contrats particuliers dans le but d'attirer vers elle des trafics qui reviennent naturellement à d'autres modes de transports.

Sur ce point, votre rapporteur pense que ce serait précipiter le déclin des régions sous-développées et remettre en cause toute la politique commerciale de la S. N. C. F., qui s'est efforcée au contraire d'assurer le « porte à porte », elle-même ou avec ses correspondants, et de satisfaire au mieux à ses obligations de service public. Il n'est d'ailleurs pas certain que la perte de recettes qui en résulterait se trouverait compensée par une diminution des charges d'exploitation.

M. Yrissou a précisément émis des réserves sur la restriction du rôle de la S. N. C. F. et son confinement aux grands itinéraires préconisé par M. Dreyfous-Ducas. Il a souligné la nécessité de procéder à une étude très poussée de la question avant de préconiser une quelconque modification du régime actuel.

A son avis, la cause principale du déficit réside plus dans le déséquilibre entretenu entre le prix de revient et le prix du transport.

Les observations formulées ci-dessus montrent bien les difficultés rencontrées par le Parlement pour prendre position sur tel ou tel grand problème lors de l'examen, nécessairement rapide, du projet de loi de finances.

CHEMINS DE FER DIVERS

1° Méditerranée — Niger.

La subvention au Méditerranée-Niger est en forte augmentation par rapport à l'an passé, mais cette augmentation n'est qu'apparente. Elle résulte du fait que la subvention pour la couverture du déficit d'exploitation est inscrite dès maintenant au budget au lieu de figurer comme les années précédentes dans le collectif de chaque exercice. Cette subvention est d'ailleurs moins élevée en 1961 qu'en 1960 (— 190.000 NF). L'activité des houillères du Sud oranais conditionnée par l'exploitation de ce chemin de fer est une nécessité dans le cadre de l'effort du Gouvernement pour trouver des emplois aux Algériens. L'activité du chemin de fer sera donc comparable à celle de l'an dernier.

En ce qui concerne les pistes sahariennes, l'intense et lourd trafic sur le tronçon Colomb-Béchar—Reggan nécessitera, outre la reconduction des crédits d'entretien de 1960, des crédits supplémentaires pour la mise en œuvre de deux chantiers mécanisés pour assurer le rechargement de la plate forme à la cadence nécessaire.

2° Chemins de fer de Corse.

La subvention pour le fonctionnement des chemins de fer de la Corse est de nouveau supprimée.

Dans la loi de finances pour 1960 il avait été prévu par l'article 39 que :

« Le produit net de l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau des chemins de fer de la Corse sera affecté au compte d'affectation spéciale « fonds spécial d'investissement routier », dont la dotation sera augmentée d'une somme équivalente en autorisations de programme et en crédits de paiement.

« Ces sommes seront consacrées à l'aménagement routier de la Corse.

« L'aliénation ci-dessus visée ne pourra intervenir que lorsque le réseau routier de la Corse sera élargi et mis en état de supporter le supplément de trafic résultant de la suppression du chemin de fer et lorsque les services de remplacement seront effectivement en fonctions. »

La loi de finances rectificative a rétabli la subvention de fonctionnement pour le premier semestre 1960 et ouvert 4,160 millions de NF d'autorisations de programme pour le financement des travaux routiers liés à la suppression du chemin de fer.

Un décret n° 60-1157 du 2 novembre 1960 portant ouverture et annulation de crédits effectue un virement de 910.000 nouveaux francs du chapitre 37-95 des charges communes (dépenses accidentelles) au chapitre 45-41 des travaux publics (subventions aux chemins de fer d'intérêt général) pour le fonctionnement dudit chemin de fer corse au cours du second semestre 1960.

Interrogé sur ses intentions en cette matière pour l'année 1961, le Gouvernement a répondu :

« La date du transfert sur route de l'exploitation des chemins de fer de la Corse n'est pas encore fixée.

« En ce qui concerne la modernisation du réseau routier, les travaux ont été menés par nature d'ouvrage, simultanément sur toutes les sections intéressées. Les terrassements sont en voie d'achèvement, les travaux complets seront terminés au 31 décembre 1960, sauf mauvais temps précoce. Dès à présent le réseau routier est en mesure de supporter le trafic nouveau qui résulterait de la suppression du chemin de fer. »

La commission s'est inquiétée de savoir comment la reconversion de personnel sera assurée et craint que le défaut d'inscription de crédits à cet usage ne corresponde pas à la sincérité budgétaire.

LES TRANSPORTS PARISIENS ET LA R. A. T. P.

1° La diminution considérable des charges de l'Etat.

Il convient de rappeler au début de cette étude les étapes principales qui ont marqué l'évolution des répercussions de la situation financière de la R. A. T. P. et de l'exploitation S. N. C. F. banlieue sur le budget de l'Etat et des collectivités locales.

A partir du 1er janvier 1959, suppression de la taxe de 600 francs et du reversement de son produit à la R. A. T. P. et la S. N. C. F. ; suppression du plafonnement à 15 p. 100 des remboursements à la R. A. T. P. pour tarifs sociaux ; inclusion dans les charges à répartir entre l'Etat et les collectivités locales du déficit des chemins de fer banlieue ; la clé de répartition entre l'Etat et les collectivités locales passe de 50 p. 100 à l'Etat, 50 p. 100 aux collectivités locales à 80 p. 100 à l'Etat et 20 p. 100 aux collectivités locales.

A partir du 1er août 1960 : augmentation tarifaire, et le module passe de 0,15 à 0,185.

A partir du 1er novembre 1960, la clé de répartition entre l'Etat et les collectivités locales passe de 80 p. 100 à l'Etat 20 p. 100 aux collectivités locales à 70 p. 100 à l'Etat et 30 p. 100 aux collectivités locales. Et ceci est la mesure nouvelle que nous annonce le projet de budget. L'évolution de ces répercussions est résumée dans le tableau suivant :

ANNÉES	INSUFFISANCE R. A. T. P.	INSUFFISANCE S. N. C. F.	CHARGE totale à répartir.	CHARGE ETAT	CHARGE collectivités locales.	OBSERVATIONS
1958........	161 (713)	151 (303)	229	183,5 (45,5)	45,5 (91)	La charge totale se trouve, en fait, diminuée des 86 millions, produit de la taxe de 600 F.
1959........	222,9 (773)	178 (339)	400,9	339,1 (161,1)	61,8 (222,9)	
1960........	237,3 (866,9)	162 (341)	399,3	326 (164)	73,3 (237,3)	
1961........	215 (970)	147 (357)	362	253,4 (91)	108,6 (215)	
	N. B. — Les chiffres entre parenthèses représentent le montant des dépenses d'exploitation.			*N. B.* — Entre parenthèses figure le chiffre correspondant au seul déficit R.A.T.P. c'est-à-dire le complément au déficit S.N.C.F.	*N. B.* — Entre parenthèses figure le seul déficit de la R. A. T. P.	

On constate :

— la montée rapide d'année en année des dépenses de la R. A. T. P. par comparaison à la relative stabilité des agences de l'exploitation banlieue S. N. C. F. Votre rapporteur aura à se pencher sur ce problème après l'examen budgétaire ;

— l'augmentation des tarifs du 1er août 1960 a marqué un coup d'arrêt dans l'augmentation des charges des transports parisiens mais pas une réduction importante ; et ce point ne laisse d'inquiéter quant à l'éventualité d'une hausse ultérieure ;

— la réduction des charges de l'Etat s'accentue de plus en plus et est devenue importante cette année. En contrepartie celles des collectivités locales augmentent considérablement et en fait de 45,5 à 108,6 millions pendant la période considérée.

Cette diminution est encore plus accusée lorsqu'on compare les charges qui incombent à l'Etat du seul fait de la R. A. T. P.

Ainsi le Parlement qui désirait dans sa très grande majorité que les collectivités locales prennent une part plus large du déficit de la R. A. T. P. a satisfaction.

Le mouvement en ce sens est donné par le décret du 27 octobre 1960 prévoyant la modification de la clé de répartition de 80 et 20 à 70 et 30.

On notera que ce décret fait une entorse à la loi de finances 1960 en prévoyant l'application de cette mesure à compter du 1er novembre 1960 sans attendre le 1er janvier 1961 : les collectivités locales vont s'en trouver fortement obérées dans leurs budgets rectificatifs de fin d'année sans avoir de ressources ni d'économies complémentaires. Le même décret prévoit de façon autoritaire la répartition des charges entre collectivités locales selon les dernières dispositions appliquées, mais laisse pour l'avenir ce soin au syndicat des transports parisiens dont c'est la tâche naturelle.

Signalons enfin que le Gouvernement, après avoir laissé ce dernier en sommeil pendant bientôt deux ans, a décidé de le ranimer et nous pensons que c'est heureux de voir le syndicat reprendre son rôle irremplaçable d'arbitre entre les collectivités, d'arbitre entre les transporteurs et enfin de conseiller au Gouvernement en matière d'exploitation et d'investissement des entreprises nationalisées, spécialisées dans le transport des voyageurs de la région parisienne.

Signalons enfin que le Gouvernement a prévu la mise en application des mesures votées par le Parlement en faveur des économiquement faibles et des étudiants. Le taux de réduction sera de 50 p. 100 (1).

2° Les investissements de la R. A. T. P.

La Régie autonome des transports parisiens engagera, en 1961, 285 millions de nouveaux francs d'opérations nouvelles (au lieu de 129 millions de nouveaux francs en 1960 et de 33 millions de nouveaux francs en 1959). Les payements atteindront 100 millions de nouveaux francs (au lieu de 50 millions en 1960 et de 27 millions en 1959).

Cette progression très importante des dépenses d'investissements est justifiée par le retard qui a été pris dans ce domaine au cours des années précédentes; elle est rendue possible par un début de redressement de la situation financière de la Régie faisant suite à l'augmentation des tarifs.

La répartition des dépenses d'investissements pour 1961 est la suivante :

DÉSIGNATION	1960	1961
	(En millions de NF.)	
1. Extension du réseau ferré (Neuilly—Défense)	»	20
2. Augmentation de la capacité de transports :		
Mise sur pneus de la ligne n° 1	7,7	30
Allongement des trains de la ligne de Sceaux	»	14,4
Commandes d'autobus de grande banlieue	2,3	4,7
3. Modernisation dans l'équipement des réseaux :		
Opérations nouvelles	3,6	10,8
Complément d'opérations déjà autorisées	1,4	1,1
Opérations en cours	35	19
Total	50	100

(1) Un crédit de 24 millions de nouveaux francs est inscrit au chapitre 46-97 du budget des charges communes.

L'opération nouvelle la plus importante dont l'engagement est proposé pour 1961 est la construction d'une liaison ferroviaire à grand gabarit reliant sans station intermédiaire le pont de Neuilly au rond-point de la Défense. Le coût total de cette opération est évalué à 176 millions de nouveaux francs ; les payements s'élèveront pour 1961 à 20 millions de nouveaux francs.

La mise sur pneus de la ligne n° 1, dont l'engagement a été autorisé au cours de l'année 1960, représentera, en payement, une charge de 30 millions de nouveaux francs pour l'exercice 1961.

La commande de 40 autobus de grande banlieue et la poursuite des travaux entrepris pour permettre l'allongement des trains de la ligne de Sceaux répondant au développement du trafic de banlieue.

Enfin, la régie sera autorisée à engager en 1961, des opérations de modernisation et d'équipement d'un coût total fixé à 74,9 millions de nouveaux francs. En payement, les dépenses de modernisation et d'équipement des réseaux demeureront légèrement inférieures à celles de l'année précédente.

Le financement en 1961 des investissements de la R. A. T. P. doit s'effectuer ainsi :

— ressources propres : 5 millions de nouveaux francs ;

— caisse des dépôts : 95 millions de nouveaux francs.

3° Développement du trafic de banlieue sur la S. N. C. F. et investissements.

Le problème des transports de voyageurs de banlieue dans la région parisienne devient de plus en plus préoccupant. La population de la région s'accroît en même temps que l'on constate un report sur la banlieue d'une partie de la population de Paris ce qui modifie profondément les courants de transports.

Les transports routiers privés ou publics s'effectuent dans des conditions de plus en plus difficiles et on observe une tendance des usagers des moyens de transport routiers à se reporter sur le chemin de fer.

Aussi enregistre-t-on sur les lignes de banlieue S. N. C. F., dans certains secteurs, une progression du trafic qui posera prochainement des problèmes difficiles

En 1959, la S. N. C. F. a transporté 316 millions de voyageurs de banlieue correspondant à 4.500 millions de voyageurs/kilomètres, en augmentation de 5,5 p. 100 sur le trafic de 1958.

On doit s'attendre dans l'avenir à des augmentations encore plus fortes par suite de l'accélération des implantations de population dans la banlieue.

Des études basées sur le nombre des logements projetés conduisent à envisager pour 1965 une augmentation du trafic des lignes de banlieue S. N. C. F. de l'ordre de 20 à 30 p. 100 du trafic actuel et des augmentations beaucoup plus fortes pour 1970.

Un renforcement de la capacité des lignes et des installations et des moyens en matériel roulant ne peut plus être différé, si on veut éviter de se trouver dans quelques années devant une situation très difficile.

En plus des mesures importantes et diverses qui font partie du projet du réseau interrégional de la région parisienne, la S. N. C. F. va se trouver dans l'obligation d'effectuer notamment les travaux ci-après :

— quadruplement de plusieurs sections des lignes de banlieue de la région Ouest ;

— accroissement du débit de toutes les lignes ;

— établissement, à la gare d'Austerlitz, d'une gare de banlieue en souterrain ;

— renforcement des installations de plusieurs gares, notamment Saint-Lazare et Orsay ;

Création de nouveaux terminus pour trains de banlieue.

Ces aménagements, dont les études sont poussées activement, vont entraîner pour la S. N. C. F., pendant les prochaines années, des investissements importants.

A titre d'exemple, la création d'une gare de banlieue en souterrain à Austerlitz, entraînera à elle seule une dépense de près de 100 millions de nouveaux francs.

Aux dépenses d'installations fixes devront s'ajouter près de 400 millions de nouveaux francs de dépenses de matériel roulant pour faire face en 1965 à un trafic annuel en augmentation de près de 30 p. 100 sur celui de 1959 et pour adapter le matériel tracteur et remorqué à la traction électrique qui, fin 1965, équipera la totalité des lignes de banlieue.

L'ensemble représente pour la S. N. C. F. un programme particulièrement lourd et sa réalisation s'impose de façon inéluctable si l'on veut continuer à assurer un service dont l'exécution satisfaisante est liée au développement économique et au progrès social.

LES ROUTES

INTRODUCTION

Le réseau routier français fut le meilleur du monde. Il est désormais techniquement dépassé. La route française demeure agréable mais elle est devenue dangereuse et son débit est insuffisant.

Le nombre de véhicules (à l'exception des tracteurs) est passé de 6.640.922 au 1er janvier 1959 à 7.291.927 au 1er janvier 1960, soit près de 10 p. 100 d'augmentation. Les prévisions de triplement du parc, de 1955 à 1975, sont donc confirmées.

De 1959 à 1960, le nombre de voitures particulières est passé de 5.013.207 à 5.576.858.

En contrepartie, le nombre des accidents s'accroît également : 8.409 tués en 1959, 178.793 blessés.

Les pouvoirs publics semblent avoir enfin pris conscience de la triple nécessité d'adapter, d'harmoniser et de développer notre réseau afin d'assurer la sécurité sur les routes, de favoriser le développement économique du pays, de donner à celui-ci sa place dans le Marché commun.

On examinera successivement dans ce chapitre :

— la sécurité routière ;

— l'entretien ;

— le programme routier de travaux neufs.

1) Le programme dans la loi de finances ;
2) Financement et tranches annuelles : loi-programme de quinze ans ;
3) Structure du programme ;
4) Les autoroutes.

— observations de la commission des finances.

— notes annexes :

N° 1. — Le programme d'aménagement du réseau routier ;
N° 2. — Programme du fonds spécial d'investissement routier pour 1961 ;
N° 3. — Décret n° 60-661 du 4 juillet 1960 portant modification du statut des autoroutes ;
N° 4. — Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre ;
N° 5. — Le tunnel sous la Manche.

La sécurité routière.

C'est un chapitre nouveau doté de 1 million de nouveaux francs.

Le Gouvernement veut créer, à l'instar des autres gouvernements européens, un organisme public pour promouvoir directement la sécurité sur les routes. Cet organisme de coordination, dont la forme n'est pas encore arrêtée, et qui ferait appel à toutes les compétences utiles, se pencherait essentiellement sur les problèmes où l'intervention de la puissance publique apparaît souhaitable :

a) La recherche sur la genèse des accidents, qui est indispensable pour l'amélioration de la réglementation, de la construction automobile et de l'éducation des conducteurs d'automobiles ;

b) Les études psychotechniques.

Cet organisme interviendra directement ou par stimulation des activités privées. Il subventionnerait les études dont il fixerait le programme et assurerait la coordination avec les autres organismes nationaux de sécurité routière afin de mettre les expériences en commun. La France est un des trois seuls pays d'Europe à ne pas posséder d'organisme officiel pour l'étude de ces questions.

En effet, il existe bien en France des organismes tels que la prévention routière qui ont fait des efforts louables pour se pencher sur ces problèmes. Mais leurs études sont partielles et partent souvent d'idées *a priori* qui ne sont pas partagées par toutes les parties intéressées : il apparaît, par exemple, que dans la question de la limitation de vitesse le point de vue des constructeurs a pesé plus qu'il n'eût été souhaitable.

D'autre part, jusqu'ici, les recherches n'ont pas été coordonnées et les études de causes n'ont pas été poussées à fond. C'est ainsi qu'on a bien des statistiques par catégories d'accidents mais on n'a pas recherché systématiquement les causes dans chaque catégorie, ou bien on a émis des conclusions sommaires qui sont beaucoup plus le reflet d'une position *a priori* que d'une position rationnelle, par exemple, la condamnation portée sur les vieux véhicules.

Il n'est pas sûr, *a priori*, qu'un vieux véhicule soit plus dangereux qu'un véhicule de deux ans qui n'a pas subi les revisions et réglages utiles ou qu'un nouveau type de véhicule léger et rapide. Le vieux véhicule, par ailleurs, est un véhicule qui est surtout acheté par les paysans et qui leur sert à aller au marché par des petites routes. Ce n'est pas là que se produisent les accidents graves. Condamner les vieux véhicules serait une mesure durement ressentie par la paysannerie.

On pourra aussi être conduit à comparer des types de véhicules. Bien entendu, le comportement des conducteurs sera étudié avec un soin au moins égal et des études psychotechniques seront entreprises.

L'entretien.

Les crédits se montent, en 1961, à 256.612.210 NF. Ils sont en augmentation de 20.172.000 NF.

A raison des 20 millions d'accroissement par an promis par le ministre des finances, les 300 millions de crédits d'entretien annuel, objectif du ministre des travaux publics, seront atteints en 1963.

Il convient ici de faire observer au Gouvernement que si 300 millions de nouveaux francs est le chiffre estimé, en 1959, strictement nécessaire au maintien à niveau du capital routier national, ce chiffre doit être majoré pour répondre à l'objectif précédent de :

— hausse du prix des travaux, moyenne 5 p. 100 : 15 millions ;
— moyenne annuelle des non-remboursements du chapitre des calamités au chapitre de l'entretien routier : 10 millions ;
— moyenne annuelle des crédits spéciaux pour déneigement : 5 à 7 millions.

Total : 30 millions environ.

Le programme routier de travaux neufs.

1. — Le programme dans la loi de finances

Deux faits nouveaux et apparemment contradictoires marquent la politique routière du Gouvernement en matière de travaux neufs :

— d'une part, pour la première fois depuis sa création, l'alimentation du fonds routier pour les exercices suivants le budget en cours d'examen n'est plus assurée : la loi reste muette ;

— d'autre part, pour la première fois, le Gouvernement a pris des engagements sur un programme routier à longue échéance : mais il l'a fait devant le pays et non devant le Parlement.

Sur l'alimentation du F. S. I. R., la loi de finances de 1960 prévoyait, pour 1960, un prélèvement de 7,7 p. 100 sur le produit de la taxe intérieure frappant les carburants routiers, mais pour 1960 seulement. Cette année, rien n'est prévu par la loi de finances, sauf une disposition très générale figurant à l'article 9, qui prévoit que « ... les affectations résultant de budgets annexes et comptes spéciaux ouverts à la date du dépôt de la présente loi, sont confirmées pour 1961 » et appuyée en ce qui concerne le F. S. I. R. par une alimentation en crédits, pour 1961, dans les comptes spéciaux du Trésor, correspondant aux taux de 1960. L'avenir est en fait à la discrétion du Gouvernement.

Sur le programme, seuls nos représentants au comité de gestion du F. S. I. R. en cette instance en ont été saisis officiellement. Pour les autres, la presse a rempli son office d'information.

Dans les deux cas le Parlement se trouve devant un vide législatif concerté. Pas d'engagement à terme sur les prélèvements au titre du F. S. I. R. Pas de loi programme pour le réseau routier. Ce qui veut dire que l'exécution de ce programme reste à la discrétion du Gouvernement, c'est-à-dire conditionnel et conditionné par l'évolution budgétaire. Depuis l'an dernier, le Gouvernement est resté irréductible sur ce point. On regrettera qu'officiellement la route soit déchue de son rang d'outil économique de première grandeur, c'est-à-dire n'ayant pas droit à une loi programme, alors que ce rang apparaît dans toute son importance à la lecture des statistiques.

Seul un projet de loi de programme routier peut permettre au Parlement de jouer son rôle en cette matière.

2. — Financement et tranches annuelles : un programme de quinze ans

Sous bénéfice des observations précédentes, l'Assemblée nationale se plaît à rendre hommage au geste du Gouvernement qui a « pris en considération » — c'est le seul terme qui puisse être employé — un plan d'aménagement routier et de construction d'autoroutes portant sur quinze ans et qui n'a de valeur juridique que celle d'une directive permettant d'orienter la politique routière.

Ce programme s'exécutera à une cadence annuelle de :

300 millions de NF pour les autoroutes ;
300 millions de NF pour l'aménagement des routes nationales.

En fait, le ministère des travaux publics n'est pas prêt à absorber de tels crédits de paiement ; c'est pourquoi, pour 1961, les crédits d'engagement ont été portés à 700 millions de NF, tandis que les crédits de paiement sont réduits à 320 millions de NF. La vitesse de croisière sera atteinte en 1963.

A cette date, la cadence annuelle de travaux routiers sur les routes nationales, demandée l'an passé en premier objectif par l'Assemblée, sera atteinte.

Ce sont les trois fois 300 millions :

— entretien : 300 millions de nouveaux francs ;
— aménagement : 300 millions de nouveaux francs ;
— autoroutes : 300 millions de nouveaux francs.

Il y a là un objectif de croisière bien défini dont la connaissance est indispensable à l'administration compétente pour diriger ses activités rationnellement et précieuse à l'entreprise pour s'adapter le plus économiquement possible à un volume de travaux bien défini.

L'évaluation de l'ensemble du programme de travaux neufs 1960-1975 est de 9,10 milliards de NF, se décomposant comme suit :

— autoroutes de dégagement	1,40 milliard.
— autoroutes de jonction	3,20 —
— aménagement de réseau de routes nationales	4,50 —
	9,10 millards.

Il sera financé en principe sur le budget, c'est-à-dire sur le fonds spécial d'investissement routier.

3. — Structure du programme

Le programme est limité à ce qui paraît devoir être strictement indispensable dans les quinze années à venir. C'est un compromis entre les demandes des spécialistes et les impératifs financiers. Il a reçu l'accord du commissariat au Plan et du ministère des finances et des affaires économiques.

L'estimation des besoins a été basée sur l'étude des courants de trafic futur, courants estimés en fonction de l'accroissement moyen prévisible du volume de circulation d'une part, des perspectives locales de développement ou des perspectives d'échanges nationaux ou internationaux, d'autre part. En particulier, où le trafic de 10.000 véhicules-jour n'a pas semblé devoir être atteint au cours de la période considérée, les autoroutes n'ont pas été prévues. Nulle part les perspectives n'ont semblé de nature à bouleverser, à terme rapproché, l'orientation des courants existants.

Le réseau futur a été divisé en quatre catégories de voies (*cf.* note annexe à la fin de ce chapitre) :

— la trame autoroutière ;
— les liaisons de premier ordre ;
— les liaisons de deuxième ordre ;
— les autres liaisons.

C'est le Gouvernement qui se prononcera sur la modification du programme d'autoroutes qui, aux 2.000 kilomètres du programme du 10 décembre 1955 devant être achevés en 1975, ajoute 585 kilomètres en deuxième urgence et 1.040 kilomètres en troisième urgence.

Quant à la distinction entre itinéraires de premier ordre et de deuxième ordre d'une part (15.500 km) et le reste du réseau national, d'autre part (62.000 km), elle est essentiellement souple, adaptable au fur et à mesure de l'exécution du programme par le ministère des travaux publics, et ne signifie pas l'abandon des 62.000 kilomètres. Elle signifie simplement que les travaux sont plus activement poussés avec le souci soit d'élargissement général des caractéristiques, soit de calibrage minima pour les premiers, tandis que, sur le second, les travaux ne découleront pas du même souci d'homogénéité.

L'attention est tout spécialement attirée par le Gouvernement sur ce point très important que les trous qui figurent sur la carte-programme (*cf.* annexe n° 1) mise en circulation il y a quelques mois ne signifient pas l'abandon des régions correspondantes mais simplement la constatation du fait, qu'à part des exceptions ponctuelles, ces itinéraires paraissent avoir des caractéristiques suffisantes pour le trafic prévisible, aujourd'hui, pour les dix à quinze ans à venir.

On ne peut s'empêcher toutefois de regretter l'absence dans ce programme des prévisions d'aménagement de grands itinéraires transversaux reliant les pays du Marché commun à nos port de l'Atlantique, dont l'activité a besoin d'être soutenue. L'un au moins de ces grands itinéraires se fût avec intérêt donné comme tâche de réanimer, sur le plan touristique et industriel, la région du Massif central.

Aucune intention, aucun dessein d'aménagement général du territoire n'est marqué par ce programme, notamment en ce qui concerne les liaisons respectives de la Suisse et du Rhin avec nos ports de l'Atlantique.

Il est bien prévu, en deuxième et troisième urgence, une liaison Menton—Marseille—Bordeaux. Cependant, des autoroutes comme Bordeaux—Lyon—Genève, ou Nantes—Dijon—Mulhouse—Bâle, auraient le plus heureux effet de décentralisation active par rapport à la région parisienne et même par rapport aux régions frontalières de Lorraine et du Nord.

Bien plus inquiétante est la mesure adoptée par le Gouvernement pour les travaux du réseau national qui ne figurent pas sur la carte, c'est-à-dire le calibrage ou la transformation, au sortir des agglomérations, des routes nationales congestionnées. Ces travaux devraient être financés à 50 p. 100 par les collectivités locales qui n'auront pour se tirer d'affaire que la ressource bien insuffisante de la tranche urbaine du F. I. R. ou les emprunts. Il est absolument indispensable que cette tranche soit augmentée considérablement dès cette année.

Ce point sera traité dans le rapport sur les comptes spéciaux du Trésor, mais il est le lieu de dire, ici, qu'au rebours de ce qui se passe pour la tranche nationale, les dossiers sont prêts et peuvent consommer en 1961 davantage de crédits qu'il n'a été prévu.

4. — Les autoroutes

Il a été admis par le Gouvernement que la construction des autoroutes, comme l'aménagement du réseau national, serait financée par le budget, mais, comme cette règle peut souffrir des exceptions, notamment en fonction de la nature du projet, il a été admis que les autoroutes de liaison — pas les autoroutes de dégagement pour des raisons techniques — seraient ouvertes aux usagers moyennant péage. Cette formule permet en effet de passer sans-à-coup de la solution « budget » à la solution « emprunt ». Mais cela revient à dire aussi qu'en toutes circonstances, le coût des travaux sera amorti par l'usager qui paiera en plus de ses charges actuelles la qualité supérieure de service fourni.

Les organismes de défense de l'automobile sont hostiles aux péages. Ils restent sur leur position classique : l'automobile supporte déjà assez de charges, et aucune charge supplémentaire n'est admissible, même si elle représente le prix d'un service supplémentaire. Ils proposent de gager l'amortissement grâce à l'abandon par l'Etat, sur le produit de la taxe intérieure, d'un prélèvement de quelques anciens francs par litre d'essence, soit trois en l'espèce.

Ainsi, à prélèvement égal sur le produit de la taxe intérieure pour la même période, les travaux gagés seraient plus importants, tandis que le reliquat du prélèvement pourrait être consacré à l'abaissement du prix de l'essence. Cette conception présente l'avantage de reporter en partie la charge des autoroutes construites sur les générations futures et d'alléger le poids des charges globales pesant sur l'automobile, tout en justifiant le niveau des charges actuelles par une amélioration moyenne du réseau. Mais elle soumet le programme routier aux aléas du marché financier. De plus elle incite à un dessaisissement des services ministériels d'exécution des travaux routiers entre les mains d'organismes du type de ceux prévus par la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes : et ici on risque de rencontrer des difficultés dans l'exécution comme dans les prix.

La sagesse est à mi-chemin entre les deux positions. Il faut avoir — et le Gouvernement aura — recours au budget comme à l'emprunt. Il faut donc prévoir qu'en plus de ces dotations en capital, le F. S. I. R. puisse recevoir des dotations pour service des amortissements sans augmentation de la taxe intérieure sur les carburants. Ceci paraît même indispensable pour éviter que le programme d'investissement routier puisse être troublé par des considérations budgétaires auxquelles il reste dangereusement soumis.

On serait ainsi amené à donner au F. S. I. R. la personnalité morale avec la capacité d'emprunter, c'est ce qu'il y a lieu de recommander au Gouvernement. Il aurait évidemment alors le droit de contrôler la perception des péages, d'en rassembler le produit et d'en réutiliser, au profit de travaux routiers, telle fraction qui serait autorisée.

Afin de permettre la perception des péages, l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes a été modifié par décret n° 60-661 du 6 juillet 1960, cette matière étant devenue constitutionnellement du domaine réglementaire.

En vertu de ce décret, il pourra être constitué des sociétés d'économie mixte concessionnaires seulement de l'exploitation des autoroutes, sans être pour autant, comme sous le régime précédent, chargées également de la construction.

Ces sociétés prélèveront un pourcentage forfaitaire des péages, revisé régulièrement, et destiné à permettre l'exploitation de l'autoroute, en intéressant les sociétés à leur gestion. Ces dernières seront également chargées d'exploiter les installations annexes telles que : stations-services, etc.

Elles n'en resteront pas moins des auxiliaires utiles de l'administration dans la phase de construction et pourront participer aux études et aux acquisitions de terrains.

Le texte du décret est reproduit à la fin de ce chapitre en annexe n° 3.

Observations de la commission des finances.

Le fonds routier.

M. Regaudie s'est déclaré apposé au péage, en tout cas pour les autoroutes de liaison qui doivent demeurer des voies publiques. Il admettrait à la rigueur cette formule pour certaines autoroutes à caractère exceptionnel comme celle de la Côte d'Azur.

La critique la plus vive a été formulée par MM. Anthonioz, Yrissou et Dreyfous-Ducas à l'encontre des dispositions tendant à faire participer les collectivités locales au financement de certains travaux sur les routes nationales.

Ces questions relevant davantage de la compétence du rapporteur des comptes spéciaux du Trésor seront examinées lors de l'examen de ce fascicule.

A M. Regaudie qui reproche essentiellement au système du péage de grever le coût de construction des autoroutes votre rapporteur a fait observer que les dépenses supplémentaires d'investissement sont évaluées en moyenne à 7 p. 100 dans le cas d'autoroutes à péage.

La commission a été saisie d'une demande de M. Denvers, tendant à ouvrir une ligne « mémoire » pour la réalisation d'une liaison à travers la Manche, mais une telle procédure n'est pas autorisée puisque le Parlement n'a pas l'iniative des dépenses. Elle serait d'ailleurs prématurée. (Voir note annexe n° 5.)

ANNEXES

NOTE ANNEXE N° 1

LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER

Le réseau futur a été subdivisé en quatre catégories de voies:

— la trame autoroutière;
— les liaisons de premier ordre;
— les liaisons de deuxième ordre;
— les autres liaisons.

A. — **La trame autoroutière.**

Les autoroutes inscrites au programme ont été classées en trois degrés d'urgence.

En première urgence, figurent les autoroutes dont la construction avait été prévue dès 1955 (1.933 km), soit:

Paris—Lyon	471 km.
Lyon—Marseille	307 —
Estérel—Côte d'Azur	48 —
Paris—Lille—Belgique	293 —
Paris—Normandie	165 —
Paris—Chartres	46 —
Thionville—Metz—Nancy	122 —
Metz—Sarre	71 —
Strasbourg—Bâle	135 —
Autoroute de la Côte Basque	36 —
	1.710 —
Autoroutes de dégagement destinées à décongestionner les grands centres	223 —
	1.933 km.

Sur ce programme, 145 km sont construits ou en construction (1).

En deuxième urgence (2):

Narbonne—Orange	200 km.
Lyon—Chambéry	95 —
Chartres—Le Mans—Tours	200 —
Lille—Dunkerque	75 —
Lille—Tourcoing	15 —
Une partie de la route urbaine de Seine-et-Oise	50 —
	635 km.

(1) Il existe en outre 94 kilomètres d'autoroutes déjà construites en dehors du programme 1955.

(2) Des échanges peuvent être envisagés entre la première et la deuxième urgence.

En troisième urgence:

Tours—Poitiers	105 km.
Bordeaux—Narbonne	395 —
Aix—Fréjus	120 —
Dijon—Nancy	190 —
Strasbourg—Saverne	40 —
Genève—Grenoble	140 —
	990 km.

La conception du réseau d'autoroutes n'est pas une idée a priori. D'autres solutions ont été étudiées de façon très précise (doublement de certaines routes nationales notamment) mais elles se sont révélées impossibles à réaliser ou inefficaces et ont été écartées. L'autoroute, en effet, est seule capable de supporter une circulation considérable (25 à 30.000 véhicules jour en moyenne) et de l'écouler dans des conditions de sécurité, de rapidité et de régularité satisfaisantes.

B. — **Liaisons de premier ordre.**

Elles comprennent 6.300 kilomètres de routes, dont 3.200 kilomètres de « grands itinéraires » et 3.300 kilomètres d'autres routes.

Ces routes pourraient porter 7.500 véhicules par jour, ce qui correspond à un trafic de 2.500 véhicules en 1955. Elles seraient aménagées suivant les règles actuellement définies pour les grands itinéraires: larges caractéristiques en plan et en profil en long, trois voies de circulation (quatre exceptionnellement aux abords des grandes villes).

Certaines parties du réseau du premier ordre sont confondues avec des autoroutes prévues en deuxième et troisième urgences (Bordeaux—Toulouse, Tours—Poitiers, Aix—Fréjus). On s'efforcera donc de tenir compte dans leur aménagement de l'éventualité de la construction d'une autoroute.

C. — **Liaisons de deuxième ordre.**

Elles sont destinées à assurer des liaisons homogènes et sûres de caractère régional aménagées progressivement à partir du réseau existant, en principe sur les routes où la circulation dépassait 1.200 véhicules par jour en 1955. On s'attachera surtout au calibrage et à la suppression des goulots et des points dangereux.

Le réseau de deuxième ordre comporterait environ 9.000 kilomètres de routes dont 900 faisaient partie du réseau des grands itinéraires (1).

D. — **Sur le reste du réseau national.**

Les améliorations seraient limitées en principe aux points singuliers. Restent en dehors de ce programme de liaison à grande et moyenne distance:

— les débouchés des grands centres urbains et industriels;
— les routes touristiques;
— la reconstruction des ponts vétustes ou insuffisants.

Au reproche qui a été fait de n'avoir pas saisi l'occasion de refaire la carte de France, on peut opposer que le fait de tracer une autoroute dans une région peu active n'aura pas pour effet d'y amener automatiquement les 10.000 véhicules jour qui en justifieraient l'importante dépense.

L'établissement du programme d'autoroutes ne conduit pas nécessairement à négliger les liaisons routières importantes dont l'aménagement coûte parfois dix fois moins cher que la construction d'une autoroute. Ce programme a d'ailleurs été prévu suffisamment souple pour permettre toutes les adaptations à des nécessités nouvelles. Il a été tenu compte également de la consistance du réseau d'autoroutes étrangères qui reste en avance sur le nôtre. Pour réaliser à l'extérieur des frontières françaises des liaisons faciles à très longues distances, on a été conduit ainsi à lui relier de place en place les grands axes de circulation française. Ainsi des tronçons d'autoroutes se greffent sur le réseau allemand par Thionville—Nancy et Strasbourg—Belfort et une liaison Genève—Grenoble rattache le réseau suisse aux Alpes françaises et à la Provence. De même, dans l'hypothèse où le tunnel sous la Manche serait construit, un tronçon d'autoroute le relierait à Lille.

NOTE ANNEXE N° 2

PROGRAMME DU FONDS SPECIAL D'INVESTISSEMENT ROUTIER POUR 1961

Pour 1961, la répartition des crédits de paiement envisagée est la suivante (en millions de nouveaux francs):

Grand itinéraires, 49,7; autoroutes, 108,9; grands centres, 55,5; liaisons régionales, 24,0; suppression de passages à niveau, 9,3; divers (y compris la reconstruction de ponts détruits par faits de guerre), 72,6.

Total: 320 millions de nouveaux francs.

Les crédits doivent permettre la réalisation des travaux suivants:

I. — **Autoroutes.**

Autoroute du Nord Paris-Roissy (Seine et Seine-et-Oise).

Autoroute Ouest de Lille (2e tranche jusqu'à la sortie d'Armentières).

Autoroute du Sud Corbeil-Nemours (Seine-et-Oise et Seine-et-Marne).

(1) Les itinéraires internationaux sont répartis entre trois catégories: A, B et C.

Prolongement de l'autoroute de l'Ouest jusqu'à Bonnières (Seine-et-Oise): déviation de Mantes dotée pour la totalité, le reste de la section dotée pour les terrains seulement.

Autoroute du Sud de Lyon (Rhône et Isère) et aménagement des quais de Vienne.

Autoroute de la vallée du Rhône, section d'Auberives:

— déviation du Nord de Valence;

— déviation d'Orange;

— déviation de Bédarrides-Bonpas de la R. N. 7.

Autoroute Metz-Thionville (2e tranche).

Autoroute Estérel-Côte d'Azur (achèvement) et bretelles de raccordement.

II. — **Aménagement du réseau (principales opérations).**

Ain. — N 436. P. N. de Bourg-en-Bresse.

Alpes-Maritimes. — N 202. Couverture de la voie ferrée à Cannes (part de l'Etat R. N.). Doublement de la route côtière (Pont-Saint-Ludovic) aux abords de la frontière.

Bouches-du-Rhône. — N 113. Déviation de Salon. Aménagement des accès de l'autoroute Est.

Corrèze. — N 20. Elargissement du tunnel routier d'Uzerche.

Côtes-du-Nord. — N 12. Rocade Est de Saint-Brieuc.

Doubs. — N 463. Bretelle de Montbéliard.

Gironde. — N 10. Construction d'un nouveau pont à Bordeaux (partiel).

Ille-et-Vilaine. — N 163. Pont-Saint-Hélier à Rennes. — N 137. Aménagement au droit des usines Citroën.

Indre-et-Loire. — N 152. Redressement de virages à Port-Charbonnier. Redressement de virages à Saint-Etienne-de-Chigny. — N 760. Pont de Noyant-de-Touraine.

Loire. — N 88. Déviation de Rive-de-Gier.

Maine-et-Loire. — N 752. Reconstruction du pont de Saint-Florent-le-Vieil.

Marne. — N 44. Déviation de Châlons.

Nièvre. — N 7. Déviation de Nevers.

Nord. — Nouvelle voie express Dunkerque-Bergues 1re partie (au Nord de la R. N. 40 actuelle). Déviation de Cuincy-Planque.

Basses-Pyrénées. — N 117. Déviation d'Artix. Pont sur l'Ouhabia.

Pyrénées-Orientales. — N 9. Pont du Boulou.

Bas-Rhin. — Pénétrante Sud de Strasbourg (terrains).

Savoie. — N 202. Reconstruction dans les gorges de l'Arly.

Seine. — N 308. Reconstruction des ponts de Courbevoie et de la Grande-Jatte, sur la Seine. — N 310. Reconstruction du pont d'Epinay sur la Seine.

Seine-et-Marne. — N 3. Déviation de Villeparisis.

Seine-et-Oise. — N 20. Déviation d'Etampes. — N 1. Déviation de Saint-Brice. — N 14. Déviation de Sannois-Franconville.

Tarn-et-Garonne — N 658. Aménagement de l'ex-voie ferrée Lexos-Montauban.

Accès du pont de Sèvres (Seine et Seine-et-Oise).

Aménagement de la R N. 567 entre l'autoroute Estérel-Côte d'Azur et Cannes.

Reconstruction du pont La Fayette à Meaux (électrification S. N. C. F.).

Suppression du P. N. de Venette (Oise) (électrification S. N. C. F.).

Pont du Pecq (Seine-et-Oise).

Pont de Bordeaux.

Tunnel sous le mont Blanc.

Les opérations de sécurité seront poursuivies comme les années précédentes ainsi que la construction de pistes cyclables. Enfin un effort particulièrement important, environ 350 millions de nouveaux francs, sera fait en 1961, sur l'ensemble du réseau, pour les travaux d'élargissement, de reprofilage, etc.

NOTE ANNEXE N° 3

Décret n° 60-661 du 4 juillet 1960 modifiant l'article 4 de la loi n° 55-436 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes (*Journal officiel* du 9 juillet 1960).

Les trois premiers alinéas de l'article 4 de la loi susvisée du 18 avril 1955 modifiée sont remplacés par les dispositions suivantes:

« L'usage des autoroutes est en principe gratuit.

« Toutefois, l'acte déclaratif d'utilité publique peut décider que seront concédées par l'Etat à une collectivité publique, ou à un groupement de collectivités publiques, ou à une chambre de commerce, ou à une société d'économie mixte dans laquelle les intérêts publics seront majoritaires, soit la construction et l'exploitation d'une autoroute, soit l'exploitation d'une autoroute ainsi que la construction et l'exploitation de ses installations annexes telles qu'elles seront définies au cahier des charges. »

Les concessions prévues à l'alinéa précédent peuvent être décidées postérieurement à la déclaration d'utilité publique. La décision est alors prise dans les formes prescrites pour cette déclaration.

La concession portant sur une autoroute nouvelle peut être étendue à l'exploitation d'un tronçon contigu d'autoroute pré-existants. La décision prononçant cette extension est prise dans les formes prescrites pour la déclaration d'utilité publique.

Dans tous les cas, la convention de concession et le cahier des charges sont approuvés par décret pris en conseil d'Etat après avis, notamment, des collectivités locales directement intéressées.

Ces actes peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages en vue d'assurer le remboursement des avances et dépenses de toute nature faites par l'Etat, l'exploitation et, éventuellement, l'entretien et l'extension de l'autoroute, l'intérêt et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire.

NOTE ANNEXE N° 4

RECONSTRUCTION DES PONTS DETRUITS PAR FAITS DE GUERRE

A. — **Situation à la libération.**

Le nombre de ponts détruits s'élevait alors à 7.550 (avec 180 km de brèche), savoir:

Sur routes nationales, 1.850; sur chemins départementaux, 3.150; sur ex-chemins vicinaux, 1.350; sur ex-chemins ruraux, 890; sur ex-voies urbaines, 310. Total: 7.550.

B. — **Réalisation.**

Au 1er janvier 1960, 6.225 ponts avaient été rétablis définitivement (et 139 km de brèches avaient été comblées).

La reconstruction, très active dans les premières années suivant la libération (952 ponts établis en 1945 et 795 en 1946) est allée en décroissant, surtout à partir de 1950, en raison des restrictions budgétaires.

En 1956, 1957, 1958 et 1959, il n'a été reconstruit respectivement chaque année que 302, 206, 143 et 150 ponts

A cette date, il avait été dépensé au total 92 milliards d'anciens francs, représentant en valeur plus de 200 milliards de francs 1959.

C. — **Financement.**

Jusqu'à 1954 inclus, les dépenses de reconstruction des ponts détruits étaient imputées sur un article spécial du budget du ministère des travaux publics.

A partir de 1955, elles ont été imputées en vertu de la loi du 5 avril 1955, sur les dotations affectées aux diverses tranches du F. S. I. R. — à l'exception toutefois des dépenses d'entretien des ponts détruits, qui ont continué à être imputées sur les fonds d'un article du chapitre 53-20.

A cet effet, le ministère de l'intérieur a transféré, par voie d'arrêtés, au ministère des travaux publics des dotations en autorisations de programme et en crédits de paiement prélevées sur les dotations globales mises à sa disposition.

Il a transféré au total à ce jour.

— pour les ponts sur chemins départementaux, une autorisation de programme de 4.149 millions de francs anciens et des crédits de paiement d'un montant égal;

— pour les ponts sur autres voiries (désormais fusionnées depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959, dans une seule voirie dite communale), des autorisations de programme s'élevant à 5.400 millions d'anciens francs et des crédits de paiement s'élevant à 4.308 millions d'anciens francs.

D. — **Situation au 1er janvier 1960.**

Il restait alors à rétablir (y compris une centaine de ponts en cours de reconstruction) 1.325 passages (7.550 — 6.225), savoir: sur routes nationales, 160; sur chemins départementaux, 600; sur chemins communaux, 565. Total: 1.325.

E. — **Programme 1960.**

La loi de finances du 26 décembre 1959 a décidé (art. 77) l'ouverture d'un compte d'affectation spéciale intitulé F. S. I. R. et géré par le ministère des travaux publics et par celui de l'intérieur et a prévu l'imputation sur les fonds de ce compte des dépenses de reconstruction des ponts détruits. Ces dépenses continuent donc, comme auparavant, à être dotées par le F. S. I. R.

En ce qui concerne la voirie nationale, il a été affecté aux ponts détruits, par voie de prélèvement sur la dotation affectée au F.S.I.R. national, une autorisation de programme nouvelle de 25.000.000 de nouveaux francs et un crédit de paiement de 17.520.000 nouveaux francs.

En ce qui concerne les autres voiries, le ministère de l'intérieur n'a transféré aucune autorisation de progamme nouvelle et il n'a transféré qu'une partie des crédits de paiement restant à ouvrir pour épuiser les autorisations de programme précédemment accordées. Toutefois, il a été possible d'engager des opérations nouvelles au titre de ces voiries, car lesdites autorisations de programme n'avaient pas pus être utilisées intégralement jusqu'alors, en raison de l'interdiction qui avait été faite par les finances en 1957, et qui n'a été levée qu'en 1959, d'engager des opérations nouvelles sur les fonds du F. S. I. R.

Dans ces conditions, le directeur des routes a pu engager un programme d'opérations nouvelles, comportant la reconstruction de:

— 10 ponts sur routes nationales,

— 20 ponts sur chemins départementaux,

— 42 ponts sur chemins communaux.

Par ailleurs, le directeur des routes a reçu sur le chapitre 53-20, article 1er, pour l'entretien des ponts provisoires (toutes voiries) une autorisation de programme et un crédit de paiement de 12.600.000 nouveaux francs,

F. — **Perspectives pour l'avenir.**

Pour 1961, il doit être affecté aux ponts sur routes nationales, par prélèvement sur la dotation globale qui sera attribuée au F. S. I. R. national, une autorisation de programme nouvelle de 25.000.000 de nouveaux francs — qui permettra d'engager une vingtaine d'opérations — et un crédit de paiement d'égal montant (dont plus des deux tiers à affecter aux opérations en cours).

En ce qui concerne les voiries départementale et communale, le ministère de l'intérieur n'a pas fait connaître encore ses intentions. Il devra, en tout état de cause, transférer pour les opérations déjà engagées, un crédit de paiement de 10.920.000 nouveaux francs, représentant le solde à valoir sur les autorisations de programme accordées pour la voirie communale.

Pour les années ultérieures, aucune prévision ne peut être faite pour le moment.

Les dépenses qui restent à faire pour achever la reconstruction peuvent être évaluées pour la voirie: nationale, à 170 millions de nouveaux francs; départementale, à 190 millions de nouveaux francs; communale, à 100 millions de nouveaux francs, soit 460 millions de nouveaux francs, sans compter les dépenses d'entretien des ponts provisoires, qui sont actuellement de l'ordre de 12 millions de nouveaux francs par an et qui iront en décroissant d'année en année, mais proportionnellement moins vite que le nombre de ponts restant à reconstruire, en raison de l'état de vétusté de ces ouvrages maintenus trop longtemps en service.

Au rythme de ces dernières années, on peut compter que la reconstruction des ponts sur routes nationales sera terminée d'ici sept ou huit ans.

En ce qui concerne les autres voiries, la durée des délais dépend des efforts que fera le ministère de l'intérieur pour financer les travaux. La question est particulièrement grave pour la voirie départementale, sur laquelle il restera encore, une fois achevées les opérations actuellement en cours ou déjà engagées, plus de 500 ponts à rétablir.

NOTE ANNEXE N° 5

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Le Gouvernement a été saisi au printemps 1960 d'un rapport établi par le groupement d'études du tunnel sous la Manche, qui proposait la mise en construction d'un tunnel reliant la Grande-Bretagne au continent en passant sous le détroit du Pas-de-Calais.

Le projet du groupement, qui pose de multiples problèmes dans les domaines les plus variés, a été aussitôt mis à l'étude. Le dossier, qui a dû être complété et précisé, sur de nombreux points, est actuellement examiné dans les différentes administrations sous ses quatre aspects principaux:

— valeur sur le plan technique;

— rentabilité économique, compte tenu des avantages et des charges qu'il comporte pour la collectivité;

— conditions juridiques de sa réalisation, au regard notamment du droit international;

— aspects financiers, en ce qui concerne par exemple le financement, la fiscalité, les modalités de la concession.

Il appartiendra au Gouvernement, en fonction du résultat des études actuellement en cours, de prendre position sur l'intérêt que présente le projet soumis par le groupement d'études du tunnel sous la Manche.

LA COORDINATION DES TRANSPORTS

1° Rappel des mesures antérieures.

Le problème de la coordination des transports n'est pas nouveau. Depuis plus de vingt-cinq ans, le législateur n'en est préoccupé sans parvenir à le résoudre, en dépit des lois, décrets, circulaires qui se sont accumulés.

Dans le domaine des transports de marchandises qui retiendra plus spécialement notre attention, l'histoire de la coordination comporte plusieurs périodes :

1° Vers 1934, au moment où les transports routiers commencent à marquer un important progrès, un essai de coordination fut tenté sur la base d'une cristallisation des activités des transporteurs routiers ; ce fut la période du contingentement avec l'interdiction de créer tout nouveau service routier, tant voyageurs que marchandises ;

2° Le décret-loi du 12 novembre 1938 et le décret du 12 janvier 1939 se proposaient d'établir une coordination sur des bases réglementaires et tarifaires. Le contingentement rigoureux n'était maintenu que pour les grandes distances. Des assouplissements étaient accordés pour les zones de petite distance et la liberté était rendue au camionnage urbain.

Sur le plan tarifaire, le système était caractérisé par l'imposition, limitée aux transports à grande distance, de tarifs généraux minima variant par nature de marchandises et fixés en concordance avec ceux du chemin de fer. Mais des ententes tarifaires entre le rail et la route, mises en œuvre par l'institution de groupements professionnels routiers dont émanaient les commissions régionales et le comité national routier, devaient permettre de déroger à la parité des tarifs.

Malheureusement, les circonstances ne permirent pas aux ententes tarifaires de voir le jour.

La guerre survint qui fit éclater le système du contingentement. Pour assurer les transports d'intérêt public que le chemin de fer ne pouvait plus effectuer, il fallut accorder des autorisations supplémentaires. Il s'en est suivi une certaine confusion qu'a pour but de clarifier actuellement, le comité restreint de répartition des tonnages supplémentaires en zone longue ;

3° Après la Libération, le chemin de fer étant reconstruit et le parc routier modernisé, le problème de la coordination devait renaître. Un effort d'organisation rationnelle des transports fut tenté par la loi du 5 juillet 1959 et le décret du 14 novembre en vue d'assurer « l'utilisation du mode de transport qui, compte tenu de la valeur des services rendus aux usagers et des servitudes imposées par la condition de service public, entraîne pour la nation le coût de production réel minimum ».

Ce nouveau régime est plus souple : si le contingentement est maintenu, le système des cartes attachées à chaque véhicule est remplacé par l'inscription, sur un registre des transporteurs publics, d'un tonnage global attribué à chaque entreprise. Deux zones d'activité sont prévues : la zone courte (ex-petite distance) 100 à 150 kilomètres du chef-lieu départemental, la zone longue (ex-grande distance) s'étendant à tout le territoire métropolitain sans référence à des trafics et des marchandises déterminés.

Les anciens camionneurs urbains bénéficient d'une zone de camionnage élargie et le transport privé est libre.

Le remplacement de services ferroviaires par des services routiers de zone courte est également prévu mais, en contrepartie, certaines relations ferroviaires à grand trafic sont protégées par la fixation d'un contingent de tonnage de véhicules pour le transport public routier.

La grande innovation du décret du 14 novembre 1949 est l'institution de tarifications routière et ferroviaire établies sur la base des prix de revient respectifs avec l'obligation, pour chaque mode de transport, d'équilibrer financièrement son exploitation.

Ainsi, la coordination ne doit plus reposer sur l'harmonisation des tarifs ni sur les ententes tarifaires ;

4° En complément au décret de novembre 1949, la loi du 4 août 1956 est venue ajouter des mesures de coordination fiscale destinées notamment à compenser les obligations de service public du chemin de fer.

A la taxe sur les prestations de service qui frappaient les transporteurs (rail, route et eau), elle a substitué une taxe générale sur tous les véhicules de transports routiers, publics et privés et une surtaxe progressive sur ceux d'un fort tonnage circulant en zone longue. Toutefois, les transporteurs adhérant aux groupements professionnels de coordination tarifaire bénéficiaient d'une réduction de 25 p. 100 sur le montant de la surtaxe de zone longue.

2° La situation actuelle.

On peut la résumer ainsi, dans ses grandes lignes :

***a*) Le contingentement subsiste. — Ses effets sont toutefois atténués par le décret du 31 décembre 1958 qui a institué des contingents supplémentaires : contingents de régularisation pour la remise en ordre des situations de fait existantes, et contingents d'expansion pour répondre aux besoins nouveaux de l'économie. Cette répartition est en cours de réalisation.**

***b*) La fiscalité. — Elle est à peu de chose près ce que la fit la loi de 1956 : la route et la voie d'eau paient la taxe générale et la surtaxe, le chemin de fer en est exonéré. Les transporteurs routiers publics et privés sont placés sur un pied d'égalité fiscale. Les premiers sont encouragés à adhérer aux groupements professionnels par un allégement de l'impôt ;**

***c*) La tarification. — Le chemin de fer publie son tarif, mais on lui reproche de conclure, comme l'autorise un décret de 1951, des contrats en marge de cette tarification publiée. La péréquation tarifaire a été maintenue pour l'essentiel, cependant les études actuelles de la S.N.C.F. s'orientent vers un tarif « linéaire » au lieu de « ponctuel ».**

La tarification routière a connu bien des vicissitudes. Le tarif de base approuvé par arrêté du 27 octobre fut finalement rejeté par le ministre des finances qui s'opposa à son application en raison des hausses de prix qu'elle eût entraînées. Les tarifs d'application, soumis une première fois pour approbation au ministre des travaux publics en août 1959, puis retirés pour revision, ont fait récemment (17 août 1960) l'objet de nouvelles propositions : on leur reproche d'être trop calqués sur les tarifs du chemin de fer. Le ministre s'est donné un délai de réflexion de quatre mois avant de se prononcer ;

***d*) La coordination technique. — C'est dans ce domaine que les résultats ont été les plus satisfaisants. Bien que ce ne soit**

pas de la coordination à proprement parler, les moyens perfectionnés dont dispose le rail pour assurer la jonction entre wagons et camions dans les gares terminales permettent d'effectuer des transports sans rupture de charge.

La création des gares-centres a facilité la desserte des camions et favorisé la collaboration entre les transporteurs routiers et la S. N. C. F.

Mais c'est le transport combiné rail-route qui, en permettant l'utilisation de la voie ferrée par des transporteurs routiers de zone longue, fournit le meilleur exemple de la coordination technique.

Cette formule qui semble donner satisfaction aux deux associés répond bien au souci du législateur de 1949.

Cet historique, volontairement incomplet, montre qu'en dépit des innombrables textes, la coordination des transports est une œuvre de longue haleine. Il n'y a pas, dans ce domaine non plus, de remède miracle ; il convient de procéder par touches, à coup de mesures soigneusement dosées et dont les répercussions ont été minutieusement examinées.

Dans ce secteur vital de notre économie, les erreurs sont graves.

3° Les projets gouvernementaux dans le budget de 1961.

A l'occasion du vote du budget de 1961, il semble que le Gouvernement envisage de prendre un certain nombre de mesures fragmentaires dont on n'aperçoit pas bien le lien entre elles. La définition de la politique gouvernementale en cette matière se révèle indispensable.

On relève, en effet, disséminées à l'intérieur du projet de budget, les mesures suivantes :

— hausse des tarifs marchandises S. N. C. F. ;

— augmentation de la taxe sur les véhicules de transports.

a) *Hausse des tarifs S. N. C. F.*

La hausse des tarifs pour 1961 nous est annoncée à deux reprises dans les fascicules budgétaires :

— dans l'exposé des motifs de l'article 4 de la loi de finances, il est fait mention « de l'aménagement des tarifs marchandises de la S. N. C. F. envisagé par le Gouvernement » ;

— dans l'analyse des mesures nouvelles du chapitre 45-42 du budget des travaux publics, les conséquences de la « hausse des tarifs marchandises » sont chiffrées à 270 millions de nouveaux francs.

Il semble donc que le Gouvernement se soit prononcé pour une augmentation des tarifs marchandises seulement et non des tarifs voyageurs et marchandises comme il en avait été question.

Observons que cette mesure a été décidée par le Gouvernement sans que la S. N. C. F. l'ait saisi de propositions de relèvement, mais cette procédure, peut-être anormale, est inévitable dans la mesure où le budget de l'Etat est préparé, arrêté et voté avant celui de la S. N. C. F.

Cette hausse était inévitable ; plus exactement, l'aggravation des charges de salaires, sociales et d'exploitation de la S. N. C. F. au cours de 1960 contraignait le Gouvernement à prévoir une augmentation de la subvention d'équilibre ou une augmentation des tarifs. En choisissant celle-ci, le Gouvernement est resté fidèle à sa ligne politique en s'efforçant de faire payer le service rendu à son prix de revient réel.

Il n'en reste pas moins que les tarifs ferroviaires auront subi de 1959 à 1961 deux relèvements importants (voyageurs et marchandises) qui ne sont pas sans incidence sur le plan économique général.

b) *Augmentation de la taxe sur les transports de marchandises.*

L'article 4 du projet de loi de finances propose des nouveaux taux de la taxe et de la surtaxe sur les véhicules servant aux transports routiers de marchandises.

Le taux semestriel de la taxe générale est porté :

— à 27,50 NF (au lieu de 20) par tonne ou fraction de tonne pour les véhicules servant aux transports privés (soit une majoration de 37,5 p. 100);

— à 30 nouveaux francs (au lieu de 25) par tonne ou fraction de tonne pour les véhicules servant aux transports publics (soit une majoration de 20 p. 100.).

Le taux semestriel de la surtaxe est porté :

— à 100 nouveaux francs (au lieu de 75) pour les transports privés (soit une majoration de 33 1/3 p. 100) ;

— à 125 nouveaux francs (au lieu de 100) pour les transports publics (soit une majoration de 25 p. 100).

Il est également prévu, pour les propriétaires de véhicules de transport public adhérant à des groupements professionnels, une réduction ramenant le taux de la surtaxe en zone longue à celui prévu pour les transports privés, c'est-à-dire de 125 à 100 nouveaux francs par tonne, soit une réfaction de 20 p. 100 (au lieu des 25 p. 100 figurant dans la loi du 4 août 1956).

L'article 4 fixe aussi les nouveaux taux de la taxe sur les bateaux de navigation intérieure :

— pour les bateaux affectés aux marchandises générales :

0,80 NF (au lieu de 0,70) pour les bateaux tractionnés ;
1,60 NF (au lieu de 1,30) pour les automoteurs ;

— pour les bateaux-citernes :

2,50 NF (au lieu de 2,10) pour les bateaux tractionnés ;
4,70 NF (au lieu de 3,90) pour les automoteurs.

Le dernier alinéa de l'article 4 prévoit enfin chaque fois que le niveau moyen des tarifs de transports routiers ou ferroviaires aura varié de 10 p. 100 (en plus ou moins), les taux des taxe et surtaxe seront modifiés par décret dans la proportion de la variation constatée.

Le Gouvernement justifie cette importante augmentation par la hausse des tarifs intervenue depuis la loi du 4 août 1956. Il estime que le caractère spécifique des taxes rend nécessaire cette correction des taux actuellement en vigueur.

Il envisage d'autre part :

— de réduire l'avantage dont bénéficie, au regard de la taxe générale, les transporteurs privés, et cela conformément aux recommandations du rapport Rueff-Armand ;

— de maintenir un équilibre entre les charges des transports routiers et des transports ferroviaires dans la perspective de l'aménagement des tarifs marchandises de la S. N. C. F.

Critique du projet de loi de finances.

L'augmentation de la taxe sur les transports routiers correspond, dans l'esprit du Gouvernement, à un but essentiellement fiscal : rétablir l'égalité fiscale entre les transporteurs. L'équilibre avait en effet disparu au profit des transporteurs routiers par suite de l'augmentation de leurs chiffres d'affaires (en effet la taxe est perçue « au véhicule » et non au chiffre d'affaires).

Comme telle, elle n'a aucune valeur sur le plan de la coordination des transports, encore qu'elle tende à favoriser le trafic S. N. C. F. en pénalisant davantage le trafic routier à longue distance, seul frappé par une surtaxe : en effet, au moment où le Gouvernement s'apprête à procéder à une hausse des tarifs S. N. C. F. de 7 à 7,50 p. 100, elle n'est pas suffisante malgré son taux (30 p. 100 d'augmentation) à protéger le chemin de fer de l'augmentation de tarif (répercussion 1,5 p. 100 sur les tarifs routiers). L'influence n'est pas plus grande sur les tarifs des transports fluviaux qui sont aussi frappés d'une augmentation de taxe de 15 à 20 p. 100.

Dans ces conditions, sur le plan économique, elle se présente comme un pur facteur d'augmentation des prix, et qui en plus, est renforcé par deux modalités connexes :

— l'indexation prévue sur les tarifs des transports,

— l'aggravation du taux d'augmentation pour les transports de camionnage privé.

Indexation et aggravation de charges, ces deux mesures sont absolument contraires aux grandes lignes, si souvent soulignées, de la politique économique du Gouvernement. Une telle mesure eût pu avoir un sens de coordination fiscale des transports : mais il eût fallu attendre pour la prendre que le Gouvernement se soit prononcé d'abord sur les projets de tarification routière qui lui ont été soumis par la profession : or, le Gouvernement va se prononcer seulement en fin d'année sur ces tarifs !

La répercussion la plus grave aux yeux des transporteurs routiers est la concurrence qui risque de leur être occasionnée de ce fait par les transporteurs étrangers roulant en France.

Il est enfin une modalité que le Parlement ne saurait admettre dans le projet, parce que contraire à ces prérogatives : c'est la modification de la taxe par voie réglementaire, prévue par le projet.

En résumé, ces deux mesures n'ont ni l'une ni l'autre valeur de coordination.

La première est proposée dans un but d'égalisation des charges fiscales ; en effet, ces taxes, étant spécifiques, n'avaient pas varié comme les prix et les volumes des transports.

La deuxième, prise pour réduire les charges pesant sur l'Etat du fait de la S. N. C. F., sera accompagnée d'un relèvement des

tarifs de la voie fluviale et de la route : pour la voie fluviale, cette mesure devenait urgente, et pour la route, elle donnera de l'aisance aux transporteurs.

De la deuxième mesure, il résultera une hausse générale des prix des transports, du moins pour les marchandises.

4° Le rapport Rueff-Armand et les transports.

Sans qu'il soit question de considérer ce rapport comme un projet gouvernemental, on doit rappeler ici que dans le « Rapport sur les obstacles à l'expansion économique » (rapport Rueff-Armand), un certain nombre de suggestions sont présentées, dont on peut retenir principalement :

a) D'abord la nécessité de mettre en œuvre une politique d'ensemble cohérente comportant des étapes précises ;

b) Pour la S. N. C. F. :

— l'application avec certaines précautions d'une dépéréquation des tarifs pour assurer un meilleur ajustement des prix de vente aux coûts de revient ;

— la recherche d'une meilleure souplesse commerciale de la S. N. C. F. pour les trafics et les relations techniquement rentables ;

— l'intervention directe et spécifique pour les relations, zones ou catégories de trafic qu'il apparaît nécessaire de soutenir ou de favoriser ;

— l'aménagement du réseau par la fermeture de certaines lignes déficitaires et leur remplacement par des services routiers organisés et contrôlés ;

c) Pour les transports routiers :

— la mise en œuvre progressive d'une tarification routière avec une fourchette de prix simple et souple respectant les données de prix de revient spécifiquement routières, sans référence au fer, pour donner une valeur de coordination à la tarification et non pour cristalliser des situations actuelles :

— l'intervention d'un contrôle efficace et strict, hors de la profession ;

— l'organisation de la fonction commerciale pour régulariser le marché et faire respecter les tarifs ;

— l'adaptation de la coordination réglementaire (définition des zones, relâchement du contingentement) ;

— la remise en ordre de la coordination fiscale par l'analyse des charges générales, notamment d'infrastructure, et à partir d'une décision des pouvoirs publics sur les conditions de répartition de ces charges ;

— l'ajustement des taux des taxes sur les véhicules à l'évolution économique, le rétablissement de l'égalité fiscale entre transports publics et privés.

Ces suggestions sont susceptibles d'être prises comme base de discussion. Une dépéréquation des tarifs S. N. C. F., effectuée très lentement avec de grandes précautions, et compensée par des interventions spécifiques ou régionales sur des catégories de trafic et des zones à protéger, peut être un moyen valable de coordination.

De la même façon, le relâchement des contingentements ne peut se faire partout de la même façon et sans prendre de sérieuses précautions.

5° La remise en ordre des transports routiers.

La remise en ordre des transports routiers s'effectue à partir des deux éléments essentiels qui ont valeur de coordination :

— les autorisations de transport ;
— la tarification routière.

Mais cette remise en ordre vise beaucoup plus à photographier et officialiser la situation constatée qu'à modifier les rapports d'influence avec les autres transporteurs.

Pour les autorisations de transport, il s'agissait de régulariser toutes les autorisations provisoires accordées et renouvelées, toutes les situations acquises à l'occasion de la guerre et depuis celle-ci, en y ajoutant un contingent supplémentaire correspondant à l'expansion économique. Il n'y a donc ni révolution ni même évolution dans les rapports d'influence et par conséquent, il n'y a pas coordination. En particulier, il n'y a pas d'essai de protection par contingentement de telle ou telle relation. Le travail est en voie d'achèvement, il ne vise que des contingentements globaux sans protection des relations.

Dans la tarification routière, la profession avait présenté, au cours du premier semestre, un projet qui aurait eu trop d'incidence sur les prix ; un deuxième projet est en cours d'examen qui s'adapte beaucoup mieux à la situation de fait actuelle, elle-même adaptée à la tarification S. N. C. F.

Le fait essentiellement nouveau est qu'elle enlèvera aux tarifs routiers, surtout en raison de la course aux frets de retour, leur caractère anarchique. Il y a bien là un élément de coordination mais interne à la profession qui, par ailleurs, est incitée à se regrouper et à se contrôler elle-même.

Cette remise en ordre achevée, le Gouvernement connaîtra, comme pour la voie fluviale et le fer, non seulement la capacité de transport (exprimée en charge utile voie longue, et charge utile voie courte) mais les tarifs, et il aura, de plus, capacité et tarifs bien en mains. Il restera cependant hors de ce contrôle et de ces moyens d'actions, un outil de transport important : c'est le transport privé. Il sera toutefois loisible d'agir sur lui par voie fiscale si l'intérêt général l'exige ; comme le fait le projet d'article 4 de la loi de finances.

6° L'action dans les autres modes de transport.

Il convient de signaler du côté fluvial un desserrement des contraintes actuelles qui interviendra sur les tarifs comme il a été signalé plus haut, et sur la réglementation : dans ce dernier domaine, le tour de rôle qui nuisait à la qualité de service sera assoupli.

Du côté de la S. N. C. F. et quoique le bruit s'en répande, il n'y a pas de projet de dépéréquation en instance, mais des études sont menées activement pour connaître les prix de revient par ligne afin de substituer à la tarification kilométrique différenciée exclusivement selon les terminus, une tarification kilométrique pondérée selon les prix de revient.

En résumé dans tout ceci, il n'y a acune mesure immédiate de coordination mais simplement la réalisation des approches nécessaires à la prise de mesures de coordination soigneusement étudiées.

7° Conclusions. — Directives de coordination.

Le principe à mettre en œuvre ne souffre pas de discussion : c'est celui de l'exécution des transports publics par la voie la plus avantageuse pour la nation, cette voie étant en principe celle du moindre coût. D'où la recherche poussée des prix de revient, afin de s'en rapprocher dans la réalité.

Ce sont donc des moyens tarifaires que le Gouvernement mettra en œuvre dès qu'il sera prêt à le faire. C'est une voie contre laquelle les libéraux n'ont rien à dire tandis que, par ailleurs, la S. N. C. F. y a été préparée depuis dix ans, grâce à la modernisation de son matériel et de ses installations. La voie fluviale elle aussi qui verra, après la modernisation de certains de ses matériels, la modernisation de certaines de ses grandes artères.

Il ne saurait être question, le jour venu, de modifier brutalement les échelles tarifaires au risque de voir des troubles profonds affecter certaines branches de l'économie nationale ou certaines régions insuffisamment développées. Il ne peut être question que de partir de la situation actuelle pour procéder par retouches successives et d'amplitude limitée tandis que, simultanément et en cas de besoin, des actions spécifiques seraient entreprises pour protéger certaines productions et certaines régions.

Est-ce à dire que les autres leviers de coordination seraient abandonnés ? Non.

L'action fiscale est toujours prête à corriger abus et distorsions nuisibles, mais devra éviter de peser sur le niveau général des prix. La coordination technique avec son levier principal de la modernisation continuera à être encouragée : mais elle est l'aspect principal de l'action pour l'amélioration des prix de revient. Quant au contingentement autoritaire, il sera desserré progressivement grâce à l'expansion économique et grâce aux transferts de trafics qui s'avéreront souhaitables.

Telles sont les voies dans lesquelles il y a lieu d'encourager le Gouvernement à s'engager. Elles ne sont pas ambitieuses, mais elles sont raisonnables. Elles ne perdent pas de vue qu'il y a une situation de fait dont on doit partir pour procéder à des modifications sans troubles graves pour l'économie.

8° Observations de la commission.

M. Dreyfous-Ducas a vivement critiqué le manque d'innovation dont a fait preuve le ministère des travaux publics en cette matière comme en d'autres.

Il estime que les mesures prises dans le passé reposent sur deux principes erronés : avoir voulu nécessairement distinguer les transports publics et les transports privés, avoir fait des différents modes de transport des concurrents alors que leur coexistence est toute naturelle.

C'est pourquoi il aurait souhaité ne discuter de ces questions que lorsque la loi-cadre de coordination des transports, demandée par le rapport Rueff-Armand, aurait été soumise au Parlement.

La dépéréquation des tarifs envisagés dans ce document lui paraît d'ailleurs totalement irréalisable : la S. N. C. F. n'y tient que pour pouvoir mieux lutter contre son rival routier. Il estime que chaque moyen de transport a son rôle utile à jouer : le chemin de fer pour les grandes distances, la route pour les courtes distances.

Selon lui, le schéma d'une coordination efficace pourrait s'établir ainsi :

— partir de l'idée que la France est formée d'une vingtaine de métropoles régionales qui doivent être reliées à Paris par de grandes lignes de chemins de fer ; créer autour d'elles un centre d'affrètement routier pour les transports régionaux ; assurer la protection du chemin de fer sur le réseau vital tout en conservant le tarif péréqué ; protéger cependant certains trafics et certaines relations transversales ; établir la liberté pour le transport à courte distance.

Votre commission, tout en marquant l'intérêt qu'elle portait à ces suggesstions, a estimé qu'un large débat sur ces questions était actuellement prématuré et qu'il convenait d'attendre le dépôt des propositions gouvernementales.

En ce qui concerne la dépéréquation, de fortes craintes se sont manifestées au sein de la commission, en particulier de la part de MM. Yrissou et Ebrard. Une telle mesure leur semble incompatible avec les efforts actuels de décentralisation et de réanimation des régions sous-développées. Votre rapporteur a d'ailleurs fait observer que les suggestions de M. Dreyfous-Ducas postulent la disparition des lignes secondaires dans des régions qu'il faudrait au contraire réanimer par tous les moyens et entérinent sans discussion le fait centralisateur de la région parisienne.

Compte tenu des réserves formulées dans ce rapport, votre commission vous propose l'adoption des crédits du budget des travaux publics sans autre modification que la suppression de l'augmentation du traitement du ministre, en application d'une décision de principe prise pour l'ensemble des budgets.

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de **loi de finances pour 1961**, par M. Catalifaud.

TOME II

XV. — **Travaux publics et transports.**

Mesdames, messieurs, l'avis de votre commission de la production et des échanges sur le budget des travaux publics et des transports comprendra trois parties :

Première partie. — Crédits de fonctionnement.

Deuxième partie. — Fonds d'investissement routier.

Troisième partie. — Moyens de communications (S. N. C. F., R. A. T. P.).

Le budget Travaux publics et transports, à l'exclusion des chapitres Ports maritimes, Navigation intérieure et Tourisme qui sont traités dans d'autres rapports, s'intègre dans le projet de loi de finances pour 1961.

Ce projet contient du meilleur et du pire.

Du meilleur, en ce qu'il témoigne de la prise de conscience du problème que pose à l'Etat l'aménagement de son réseau routier et engage le financement d'une politique devant conduire de 1960 à 1975 à des réalisations tendant à permettre la circulation des véhicules dans des conditions de sécurité satisfaisantes à et favoriser, en même temps, l'expansion de l'économie nationale dans le cadre européen.

Du pire, en ce que les crédits d'entretien du réseau routier demeurent à un niveau très insuffisant. L'entretien est beaucoup moins spectaculaire que la construction, mais il est impérieux pour la conservation du capital. Notre réseau routier national comporte 81.500 kilomètres de routes ; il faut d'abord être en mesure de le conserver et nous souhaiterions bien faire comprendre cette nécessité suffisamment vite pour que, faute de moyens « d'entretien » nous ne soyons pas obligés de « reconstruire » dans les prochaines années.

Le projet de loi de finances pour 1961 prévoit la réalisation d'une seconde tranche de la réforme de structure des cadres de l'administration des ponts et chaussées ; il vise également au renforcement des moyens pour parfaire l'enseignement de l'école nationale des ponts et chaussées et aménager les laboratoires.

Nous estimons que le corps des ponts et chaussées est appelé à jouer un rôle prépondérant pour l'aménagement du territoire dans le sens de l'expansion économique.

Ce service doit, à notre avis, conserver le double rôle qui est actuellement sien, c'est-à-dire :

1° Entretenir et aménager nos moyens de communications routiers et autres ;

2° Collaborer à une politique d'aménagement du territoire raisonnée par une action constante et toujours responsable auprès des assemblées municipales et départementales ; cette collaboration a d'ailleurs été soulignée par M. le ministre de la construction dans l'instruction générale du 8 avril 1960 relative à la réalisation des plans d'urbanisme.

Le corps des ponts et chaussées, dans son ensemble, est un vieux serviteur de l'Etat ; il a su faire face avec efficacité aux situations difficiles dans lesquelles il s'est trouvé au cours des dernières années par manque de moyens financiers, il donne aujourd'hui l'exemple d'une adaptation de ses structures aux impératifs de l'économie moderne, c'est pourquoi nous ne voulons ni le voir s'alourdir ni le voir dessaisir d'activités qui sont siennes.

Enfin, en ce qui concerne la S. N. C. F. et la R. A. T. P., l'aménagement de certains tarifs et la modification de la clef de répartition des charges d'exploitation intervenus au cours de l'exercice 1960 ont permis de réaliser de substantielles économies au titre des chapitres 45-45, 45-46 et 46-41 en même temps qu'ils tendaient à faire correspondre les prix aux coûts du service rendu conformément aux dispositions retenues par le comité chargé de dénoncer les obstacles à l'expansion.

Cette politique de « vérité » dès prix devra être poursuivie sans néanmoins faire abstraction du principe de service public.

Au titre recettes l'exposé des motifs annexé à la loi de finances pour 1961 prévoit en son article 4 une majoration de la taxe sur les transports de marchandises.

Cette majoration est expliquée :

1° Par la nécessité d'actualiser le taux de cette taxe demeurée inchangé depuis 1956 ;

2° Par le souci de maintenir un certain équilibre entre les charges applicables aux transports routiers et ferroviaires compte tenu de l'augmentation des tarifs S. N. C. F. (coordination rail-route) provenant d'une diminution du montant de la subvention au titre du déficit d'exploitation.

La seconde de ces « explications » nous apparaît déterminante car le besoin de ressources budgétaires ne doit pas amener à frapper les transports routiers de taxes supplémentaires. Les taxes spécifiques frappant les véhicules automobiles sont déjà trop lourdes et n'ont fait que s'accroître depuis 1956, il conviendrait donc d'envisager dans ce sens un allégement et non une majoration des taxes.

Le souci de coordination rail-route ne doit pas conduire à cristalliser les situations acquises : c'est là une recommandation essentielle du comité chargé d'examiner les situations qui s'opposent à l'expansion de l'économie.

Nous estimons que la majoration de taxes proposée tend à cette « cristallisation » et souhaitons que son application soit différée jusqu'à ce qu'un nouveau plan de coordination soit mis au point dans l'esprit du rapport précité.

Le décret n° 60-472 du 20 mai 1960 a modifié le décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers mais il ne s'agit là que d'un effort statistique d'inventaire des moyens existants ; les propositions relatives aux différents plans de transports restent à l'initiative des comités techniques départementaux constitués par le décret de 1949 et rien de bien nouveau n'est à attendre du décret n° 60-472.

Avant de majorer la taxe sur les transports de marchandises, nous pensons qu'il convient d'organiser une véritable coordination des transports ferroviaires, routiers, fluviaux et autres en s'inspirant des principes définis par le comité chargé d'examiner les situations qui s'opposent à l'expansion de l'économie et en ayant pour souci principal d'assurer une réduction des coûts de transport par le jeu d'une concurrence progressivement favorisée au fur et à mesure que les investissements actuellement réalisés pour le compte de la S. N. C. F. permettront de rendre compétitifs les tarifs de cette société.

La commission unanime décide de suivre l'Assemblée nationale dans son vote de rejet de l'augmentation des taxes sur les transports routiers et fluviaux faisant l'objet de l'article 4 de la loi de finances.

Cette augmentation de taxes proposée dans la loi de finances, découlant d'une soi-disant coordination des transports, entraîne

alors, après le vote de l'Assemblée nationale, la seule augmentation des tarifs ferroviaires. Cette mesure, si elle était maintenue, serait très préjudiciable à une bonne harmonie des tarifs des transports, car la S. N. C. F. serait seule à supporter la hausse.

C'est pourquoi, votre commission de la production et des échanges demande à l'unanimité au Gouvernement de dégager par lettre rectificative les crédits nécessaires au maintien des tarifs actuels de la S. N. C. F., étant opposée à toute augmentation quelle qu'elle soit dans la conjoncture actuelle d'essai de stabilité des prix.

PREMIERE PARTIE

CREDITS DE FONCTIONNEMENT

Le montant global des crédits de paiement dont le Gouvernement propose l'ouverture au titre du budget des travaux publics et des transports (sections I) s'élève, pour 1961 (compte non tenu des dépenses sur ressources affectées) à........................... 2.989,9 millions NF.
alors que les crédits accordés pour 1960 atteignaient .... 3.021,47 —

soit une diminution de................. 31,57 millions NF.

Le tableau ci-dessous analyse ces données générales selon qu'elles concernent les dépenses ordinaires ou les dépenses en capital.

DÉSIGNATION	1960	1961			DIFFÉRENCE
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
	(En millions de nouveaux francs.)				
Crédits de paiement:					
Dépenses ordinaires (titres III et IV).	2.701	2.859,5	— 237,6	2.621,9	— 79,1
Dépenses en capital (titres V et VI)	254,47	209,03	+ 92,97	302	+ 47,53
Dépenses en capital (titre VII)....	66	66	»	66	»
Totaux pour crédits de paiement ...	3.021,47	3.134,53	— 144,63	2.989,9	— 31,57
Autorisations de programme:					
Dépenses en capital (titres V et VI)	346,47	»	»	349,50	+ 3,03
Dépenses en capital (titre VII)...	»	»	»	»	»

Pour obtenir le détail concernant ces crédits, nous vous invitons à vous reporter au projet de loi de finances pour 1961 (Annexe II. — Travaux publics et transports), pages 142 et 143.

Le budget présenté apparaît donc en diminution de l'ordre de 1 p. 100 par rapport à celui de 1960, ce qui est regrettable, compte tenu des besoins urgents à satisfaire.

Il convient toutefois de remarquer que cette diminution porte essentiellement sur le titre IV « Interventions publiques » en réduction de 142.830.642 NF, alors que les crédits affectés au titre III « Moyens des services » sont en augmentation de 63.738.739 NF.

Nous allons examiner successivement les différences constatées pour les différents titres entre les budgets de 1960 et 1961.

TITRE III

Le décret n° 60-891 du 12 août 1960 (*Journal officiel* du 24 août 1960) a défini l'organisation de l'administration centrale du ministère des travaux publics et des transports.

L'article 1er du décret définit la compétence de services placés auprès du ministre, soit :
— bureau du cabinet et des travaux législatifs.
— service des affaires économiques et internationales.
— service de la coopération technique.
— haut fonctionnaire du corps de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre des transports.

L'article n° 3 figure l'organisme de l'administration centrale :
— commissariat général au tourisme.
— commissariat général aux entreprises de travaux publics et de bâtiment.
— direction du personnel de la comptabilité et de l'administration générale.
— direction des transports terrestres.
— direction des routes et de la circulation routière.
— direction des ports maritimes et des voies navigables.

Les articles 2 et 4 fixent les règles de financement et de mise en application de l'organisation.

Mais en l'occurrence, cette augmentation s'explique par :

1° Chapitre 31-01. — L'augmentation des services votés par rapport aux crédits votés (290.501 NF), la création de 32 nouveaux postes d'agents contractuels pour le fonctionnement du fonds d'investissement routier (250.090 NF), le transfert du chapitre 31-11 (215.000) soit pour ces 3 postes un total de 755.591 NF.

2° Chapitre 31-02. — L'augmentation de crédits concernant l'indemnité du personnel de la direction générale du tourisme (80.000 NF) compensée d'ailleurs par une réduction d'égale valeur sur le chapitre 34-61, l'augmentation des services votés par rapport aux crédits 1960 (25.120 NF).

3° Chapitre 34-01. — Le crédit affecté au service des affaires économiques et internationales (345.400 NF) et le transfert des chapitres 34-11 et 35-21 (128.000 NF).

Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale sont en augmentation de 24,6 p. 100 ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

CHAPITRE BUDGÉTAIRE	CRÉDITS		
	1960.	1961.	Différence en plus
31-01	5.675.150	6.747.844	1.072.694
31-02	594.864	744.368	149.504
34-01	648.248	1.130.648	482.400
Totaux	6.918.262	8.622.860	1.704.598

Il semblerait apparaître ainsi que les dépenses d'administration croissent singulièrement plus vite que le volume des affaires traitées, ce qui est alarmant quelle que soit l'entreprise considérée.

Compte non tenu des services votés pour l'amélioration des rémunérations de la fonction publique, les modifications apportées par le budget de 1961 en ce qui concerne le personnel des ponts et chaussées sont résumées dans les tableaux suivants :

Chapitre 31-11 :

DÉSIGNATION	CRÉDITS		EFFECTIFS	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Ingénieurs des ponts et chaussées	402.248	»	50	25
Ingénieurs des T. P. E....	»	617.099	72	153
Autres agents.............	3.401.031	»	960	573

Création de **92** *emplois nouveaux d'agents contractuels pour fonctionnement du fonds d'investissement routier.*

Ces postes nouveaux ainsi que les trente-deux signalés au chapitre 31-01 sont indispensables pour lancer les travaux du F. I. R. par la réalisation des études préliminaires, les achats de terrains, les questions juridiques qui se posent, etc.

Chapitre 31-13 :

DÉSIGNATION	CRÉDITS		EFFECTIFS	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Conducteurs de travaux..	»	217.196	205	267
Agents de travaux........	»	3.340.449	1.400	2.312

Dans notre avis n° 339 présenté à l'occasion de la discussion de la loi de finances pour 1960, nous avons cherché à définir les conséquences administratives et financières de la réforme de structure engagée par le ministère des travaux publics.

Il nous semble utile de dégager ici les premières conséquences de l'application de cette réforme en exécution des dispositions adoptées en 1960 et proposées pour 1961.

DÉSIGNATION des catégories d'agents.	MODIFICATION DES EFFECTIFS					
	Réforme achevée.		En 1960.		En 1961.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Ingénieurs T.P.E. divisionnaires	360	»	72	»	72	»
Ingénieurs T.P.E.	»	771	»	120	»	153
Chefs de section principaux	300	»	60	»	60	»
Chefs de section	700	»	120	»	160	»
Assistants techniques	2.000	»	400	»	400	»
Secrétaires administratifs	500	»	100	»	100	»
Adjoints techniques	»	2.267	»	434	»	453
Dessinateurs d'études	500	»	100	»	100	»
Dessinateurs d'exécution	700	»	140	»	140	»
Commis	»	600	»	100	»	120
Conducteurs principaux des T.P.E.	1.150	»	345	»	205	»
Conducteurs des T.P.E.	1.853	»	5.906	»	»	267
Conducteurs de chantiers	»	6.315	»	6.315	»	»
Agents brevetés	5.700	»	1.000	»	1.400	»
Agents non brevetés	»	10.260	»	1.912	»	2.312

Les propositions budgétaires pour 1961 confirment donc l'action engagée par le ministère des travaux publics pour réaliser en cinq années la réforme engagée en 1960.

Les propositions budgétaires pour 1961 consacrent également la réalisation de la troisième et dernière tranche des mesures prévues pour l'application du décret n° 59-358 du 20 février 1959 relatif au statut particulier du corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Nous ne pouvons que répéter ici tout l'intérêt que nous attachons à l'effort de réorganisation entrepris au ministère des travaux publics et ceci nous met plus à l'aise pour souligner quelques retards que nous aimerions voir combler au plus tôt, soit :

1° Nécessité de mettre au point et de publier un statut particulier pour les divers corps de personnel, sauf les ingénieurs ordinaires et les ingénieurs en chef, déjà dotés de leur propre statut ;

2° Définition des conditions d'intervention du service des ponts et chaussées pour la gestion de la voirie communale telle qu'elle a été définie par l'ordonnance n° 59-115 du 7 janvier 1959.

A ce sujet nous estimons utile de rappeler ici le rôle essentiel des représentants du service des ponts et chaussées en qualité de conseiller technique des responsables municipaux et départementaux, pour favoriser l'expansion économique, les groupements administratifs et l'étude des programmes d'investissement.

Nous répéterons encore que la réforme en cours doit avoir pour corrolaire une promotion des cadres ; nous l'avons déjà écrit l'an dernier et depuis nous avons eu la satisfaction de voir que nous étions d'accord à ce sujet avec les conclusions du rapport sur les obstacles à l'expansion économique présenté par le comité institué par décret n° 59-1284 du 13 novembre 1959 (voir pages 22 et 23 du rapport).

Nous souhaitons enfin que la réforme en cours permette de doter les subdivisions d'un personnel titulaire stable et suffisant de manière à libérer les ingénieurs T. P. E. de tâches matérielles encombrantes et à les mieux utiliser.

Ecole nationale et laboratoire des ponts et chaussées. Institut géographique national.

Les propositions budgétaires pour 1961 font apparaître une majoration fort sensible des crédits mis à la disposition du ministère des travaux publics pour favoriser l'effort entrepris dans le sens d'une adaptation rapide aux techniques nouvelles.

Nous allons successivement examiner les crédits ainsi affectés et les buts poursuivis.

DÉSIGNATION	CHAPITRES budgétaires.	CRÉDITS ALLOUÉS			
		1960	1961	En plus.	En moisn.
Ecole nationale des ponts et chaussées	31-17	159.920	167.988	8.068	»
	31-18	118.200	179.562	61.362	»
	34-14	138.074	256.955	118.881	»
Laboratoire central des ponts et chaussées	31-17	263.270	276.337	13.067	»
	31-18	910	945	35	»
Laboratoires régionaux et départementaux	35-21	1.400.000	4.000.000	2.600.000	»
	35-31	450.000	»	»	450.000
	35-32	250.000	»	»	250.000
	34-14	741.510	4.281.510	3.540.000	»
Institut géographique national	35-51	8.487.080	9.975.046	1.487.966	»
	34-52, art. 7	»	925.000	925.000	»
	57-50	3.200.000	5.420.000	2.220.000	»

A l'école nationale des ponts et chaussées, les futurs ingénieurs reçoivent un enseignement adapté aux impératifs des tâches qui leur seront ensuite confiées.

Cet enseignement doit donner aux ingénieurs une compétence générale très étendue, non seulement technique, mais aussi administrative et économique ; il doit également permettre à certains d'entre eux d'acquérir une compétence exceptionnelle en des domaines spécialisés.

Il est donc naturel que l'enseignement donné par l'école nationale des ponts et chaussées soit adapté. Particulièrement dans les services ordinaires les ingénieurs des ponts et chaussées doivent constamment prendre des décisions et faire preuve d'initiatives ; ils exercent une action « vue directe » qui permet d'accorder aux nécessités locales les diverses activités du service.

Cette orientation exige une formation totale :

a) **administrative :**

— adaptation constante des cadres à une action polyvalente ;

— adaptation des services extérieurs aux techniques modernes ;

— adaptation des services intérieurs aux méthodes nouvelles de gestion.

b) **Economiques :**

— action constante de conseiller technique des responsables à tous les échelons administratifs et orientation de cette action dans le sens défini par le décret 58-1459 du 31 décembre 1958 relatif à l'établissement des plans régionaux de développement économique et social et d'aménagement du territoire ;

— calcul de la rentabilité des travaux engagés.

c) Technique :

— connaissance de toutes les techniques constamment en évolution pour les problèmes d'infrastructure ;

— mécanique appliquée : pour la construction des ponts ;

— mécanique des sols : dans cette science nouvelle, des ingénieurs français se taillent une place de choix ;

— études physiques, chimiques et électrostatiques portant sur l'adhérence des liants routiers ;

— études géologiques pour la recherche de ressources en eau et de gisements de matériaux routiers économiques.

Cette énumération forcément limitée est bien de nature à montrer les exigences d'une formation très complète et aussi très poussée pour permettre aux ingénieurs de résoudre des problèmes posés dans les multiples domaines de leur activité.

Il conviendra maintenant de perfectionner l'enseignement donné à l'école d'application des ingénieurs T. P. E. pour assurer à ceux-ci une formation qui leur permette de comprendre l'action de leurs supérieurs hiérarchiques et d'agir eux-mêmes dans le sens de l'évolution en cours.

L'orientation ainsi donnée est harmonieusement complétée par une « personnalisation » des laboratoires routiers.

Dans ce domaine il convient de noter que : du 23 au 25 mai s'est tenue à Madrid, à l'invitation du Gouvernement espagnol et sous l'égide de l'O. E. C. E. une réunion officieuse des principaux directeurs de laboratoires routiers européens. Elle avait pour but d'examiner les modalités selon lesquelles pouvait être assurée une collaboration permanente entre les laboratoires, notamment en vue du progrès des recherches routières.

Les débats parfaitement organisés et présidés par M. le professeur Escario, directeur du laboratoire des transports et de mécanique des sols de Madrid, ont révélé l'excellente concordance des vues des participants sur ce sujet, et leur désir unanime de créer un organisme européen de collaboration.

Le rôle des laboratoires routiers a été excellemment défini lors des journées techniques de la route de Font-Romeu du 21 au 23 avril 1960.

Nous ne voulons pas alourdir le présent avis par un compte rendu des exposés présentés à Font-Romeu, ce compte rendu figure dans la revue générale des routes n° 340 de mai 1960.

Nous dirons donc simplement que le laboratoire central et les laboratoires régionaux et départementaux tendent à :

1° Aider les ingénieurs territoriaux dans leurs diagnostics au sujet des insuffisances constatées dans le réseau routier ;

2° Favoriser la mise au point des solutions particulières techniquement valables et économiquement les plus favorables pour chaque région ;

3° Aider au contrôle des travaux réalisés par les entreprises pour le compte de l'administration ;

4° Procéder, en dehors de toute considération commerciale et dans le sens de la stricte économie aux études tendant à dégager des solutions aux multiples problèmes qui se posent à l'administration des ponts et chaussées.

Le projet de loi de finances pour 1961 prévoit encore une augmentation sensible des moyens tendant à l'organisation de l'institut géographique national. Cette augmentation reflète une volonté rationnelle qui nous paraît même insuffisante dans ses effets. La plus grande part intéresse le chapitre 57-50 pour autorisation nouvelle de programme de 4.000.000 de nouveaux francs. Ce crédit est effecté pour : 1.500.000 nouveaux francs à la poursuite des travaux immobiliers exécutés à Saint-Mandé destinés à regrouper les divers services disséminés ; 2.500.000 nouveaux francs à l'achat de matériel technique, de géodésie, de topographie, de photogramétrie et d'imprimerie pour les laboratoires et ateliers.

Chapitre 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparation :

Compte tenu des virements effectués, les crédits prévus sont en augmentation de 22 millions soit 9,3 p. 100 par rapport à 1960.

Les majorations relativement les plus importantes concernent :

— l'article 5. — Matériel automobile ;

— l'article 6. — Mécanisation de l'entretien routier ;

— l'article 7. — Opérations immobilières.

Elles tendent à doter les services extérieurs de moyens mécaniques et d'installations propres à assurer l'entretien de ce matériel.

A noter que dans l'esprit de la réforme en cours, les dépenses prévues à l'article 6 sont gagées par la réduction des effectifs d'agents de travaux des ponts et chaussées.

Cette réforme dont nous avons défini les grandes lignes dans notre avis n° 339 présenté lors de l'examen de la loi de finances pour 1960, paraît se poursuivre méthodiquement. Elle tend à doter le service des ponts et chaussées de structures et de moyens d'action adaptés aux techniques modernes.

Il convient maintenant de connaître exactement les résultats des expériences d'organisation entreprises dans différents départements pour arrêter une politique applicable à l'ensemble du service en ce qui concerne la réalisation des travaux d'entretien des chaussées et de leurs dépendances.

Nous aimerions que cette question reçoive une solution au cours de l'exercice 1961. Mais dès maintenant nous affirmons que les crédits afectés au chapitre 35-21 sont insuffisants.

En présentant le budget pour 1960, nous avons cherché à définir l'importance des besoins en fonction de l'augmentation du trafic et des charges. Disons donc simplement que le parc français s'est encore accru de 665.000 véhicules neufs immatriculés en 1959 et que pour le premier semestre 1960 le nombre des accidents corporels de la circulation est en progression de 4,6 p. 100 par rapport au premier semestre de 1959 et ceci en dépit des différentes mesures d'ordre réglementaire prises par le ministère des travaux publics.

Remarquons encore que le trafic routier s'accroît très rapidement comme l'indique le tableau ci-dessous :

DÉSIGNATION	1950	1955	1958	1959
Trafic enregistré en milliards de kilomètres véhicules	28,3	58,5	70	75

et que les responsables sont d'accord pour admettre que ce trafic doit tripler en quinze années compte tenu des perspectives d'expansion.

Dans le même temps nous enregistrons donc :

a) un accroissement considérable du parc national des véhicules à moteur et corrélativement du trafic routier ;

b) un accroissement sensible du poids unitaire des véhicules utilitaires ; le poids autorisé des ensembles routiers admis à circuler sur les routes passant de 25 tonnes (code de 1939) à 35 tonnes (code de 1954).

La première de ces constatations est de nature à justifier le nombre des accidents, nous en reparlerons ; la seconde à expliquer les déformations superficielles des chausées et l'inadaptation du réseau actuel.

L'amenuisement constant en valeur absolue des crédits affectés à l'entretien du réseau routier national a conduit en 1960 le service des ponts et chaussées à assurer les revêtements dans la limite annuelle de 14 p. 100 du réseau et les renforcements de chaussées dans la limite de 1 p. 100 de ce même réseau alors qu'en fonction du trafic et de l'accroissement des charges unitaires des véhicules de transport, le cycle souhaitable serait de 20 p. 100 pour les revêtements et de 5 p. 100 pour les renforcements.

Nous pouvons dire ainsi que le retard d'équipement va croissant chaque année.

Dans ces conditions, quel que soit l'effort engagé pour l'ensemble du personnel des ponts et chaussées en collaboration avec les laboratoires pour la mise en œuvre de techniques routières toujours plus économiques, quelle que soit la valeur de cet effort que je me plais à souligner, la politique financière poursuivie au cours de ces dernières années conduit inexorablement à la ruine de notre réseau routier.

Nous ne pouvons pas prétendre que la route n'est pas immédiatement un élément économique important pour la nation puisque :

a) Elle assure le travail à un salarié sur dix-sept soit 6 p. 100 ;

b) Elle favorise le tourisme ; l'équivalent en devise de 200 milliards d'anciens francs a été dépensé en France en 1957 par les touristes étrangers.

Définir une politique routière de 1960 à 1975 à partir des crédits affectés du F. S. I. R. est très judicieux mais il n'en demeure pas moins nécessaire d'entretenir et d'améliorer par des travaux dits « d'entretien » le réseau existant.

Notre politique routière s'apparente à celle précédemment suivie pour le logement ou pour l'enseignement ; en dépit des efforts d'organisation du ministère des travaux publics, les crédits sont et demeureront très insuffisants. Si un redressement substantiel n'est pas engagé immédiatement, nous sommes persuadés qu'ici encore le réveil sera douloureux.

Nous voudrions partager l'optimisme de M. le ministre des travaux publics déclarant aux journées techniques de la route en octobre 1959 que le départ pour une politique routière digne de notre pays avait été donné et que l'effort sera durable ; mais nous devons bien constater qu'au chapitre 35-21 le budget de 1961 est sensiblement équivalent à celui de 1960 compte tenu des variations économiques et nous désirons obtenir l'assurance qu'un effort véritable sera entrepris dès 1962 pour l'entretien du réseau national existant.

Car on a le regret de constater que certaines sections de routes nationales ne permettent plus le trafic normal et comme exemple, nous pouvons signaler la restriction de la fermeture aux poids lourds des tronçons de :

— la R. N. n° 4 entre Vitry-le-François et Sommessous, les poids lourds se reportant alors sur la R. N. n° 3 qui dans peu de temps sera dans le même état de délabrement ;

— la R. N. n° 10 dans la région de Bordeaux ;

— les R. N. 16 et 31 dans l'Oise ;

— la R. N. Roubaix—Lille à Valenciennes, ainsi que de nombreuses autres.

Dans ces cas, le trafic lourd se reporte sur le réseau départemental qui, à son tour, supporte des dépenses anormales à la charge des départements.

Notons enfin au chapitre 36-23 (nouveau) l'affectation d'un crédit de 1.000.000 de nouveaux francs en vue de l'institution de l'office national de la sécurité routière.

Il a été envisagé que la France, imitant en cela les principaux pays d'Europe, participe dorénavant de façon directe par son budget national aux missions de sécurité qui relevaient exclusivement jusqu'alors de l'initiative privée.

A cet effet est prévue la création d'une association revêtant une forme analogue à celle de l'institut national de sécurité ou celle d'un établissement public si les études en cours en montrent la nécessité. Le conseil d'administration de cet organisme comprendrait des membres de différentes organisations choisies en raison de leur compétence particulière, ainsi que des représentants des ministères intéressés. Cet organisme serait soumis au contrôle financier de l'Etat.

Son activité s'exercerait surtout dans le domaine technique et, plus généralement, dans le cas où l'intervention de la puissance publique paraît souhaitable :

1° Dans le domaine de la recherche, une de ses premières tâches serait de développer les études entreprises depuis 1950 dans quelques départements afin d'étudier en détail la genèse d'un certain nombre d'accidents. Ces études, développées en 1960, mettent en lumière des éléments techniques ou psychologiques dont la connaissance peut être précieuse pour la réglementation, la construction, l'éducation ou la propagande. Elles doivent aboutir à connaître les sources cachées des accidents et à déterminer les mesures qui seront efficaces pour obtenir une meilleure sécurité.

Parallèlement cet organisme pourra apporter sa contribution aux études d'ordre psycho-technique portant sur les conducteurs, aux études des interactions véhicules-routes, aux études dans le domaine médical (accidents et traumatismes).

Toutes les recherches seront faites en liaison étroite avec les divers organismes internationaux dont l'action sur le plan scientifique a fait l'objet d'une récente coordination.

2° Dans le domaine des interventions pratiques, l'organisme s'attachera à stimuler certaines activités que l'expérience rendra particulièrement indispensable (notamment par exemple dans le cadre des secours aux accidentés).

Pour notre part, nous souhaiterions que l'effort porte grandement sur l'éducation des conducteurs.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

Au chapitre 41-41 nous enregistrons une substantielle majoration de la subvention accordée au Méditerranée—Niger.

L'affectation de ces crédits pour la couverture d'un déficit d'exploitation va dans un sens contraire à la politique suivie en métropole par le Gouvernement.

Nous souhaitons que cette dotation supplémentaire soit assortie de garanties politiques convenables.

Un chapitre 44-21 (nouveau) prévoit l'affectation de 4.400.000 nouveaux francs pour participation de l'Etat à l'entretien des chaussées de Paris classées dans la voirie nationale.

Cette nouvelle classification résulte de l'application de l'ordonnance n° 59-115 du 7 janvier 1959 portant réforme de la voirie des collectivités locales.

Un chapitre 44-91 (nouveau) « subventions diverses » porte personnalisation de crédits par transfert de 130.000 nouveaux francs à partir du chapitre 35-21 « Routes et ponts ».

Cette modification permet tout à la fois de limiter et de contrôler les crédits destinés à des subventions au titre de l'action économique ; elle permet également de définir plus exactement les conditions d'utilisation des crédits au chapitre 35-21.

Conclusion de la première partie.

La commission de la production et des échanges s'élève vivement contre la politique d'abandon de l'Etat vis-à-vis du strict entretien du réseau routier national.

Alors que ce réseau avant la guerre 1939 était classé parmi les premiers du monde, il arrive par la carence de l'entretien indispensable à être largement dépassé par la plupart des pays étrangers.

Non seulement, il se trouve à un rang indigne de notre pays, mais l'Etat ne paraît pas avoir conscience du capital routier qu'il laisse ruiner.

La remise a parité avec les réseaux de routes nationales des pays voisins obligera à des dépenses exceptionnelles et importantes qui auraient pu être évitées si l'entretien de nos routes nationales avait été effectué à temps voulu d'une façon normale et rationnelle. Ces faits sont d'autant plus regrettables qu'ils freinent l'expansion économique de nos régions et se placent au moment de l'entrée de notre pays dans le Marché commun.

DEUXIEME PARTIE

FONDS SPECIAL D'INVESTISSEMENT ROUTIER

En conclusion de notre avis n° 339 sur le projet de loi de finances pour 1960 nous souhaitions la définition et la mise au point d'une politique routière effective et efficace et nous regrettions l'extrême modicité des crédits alloués au fonds spécial d'investissement routier.

Nous sommes aujourd'hui heureux de constater qu'un effort sérieux a été entrepris dans ce sens.

Les articles 34 et 35 du projet de loi de finances pour 1961 prévoient l'octroi de 900 millions de nouveaux francs d'autorisation de programme et l'ouverture de 430 millions de nouveaux francs de crédits de paiement au titre du F. S. I. R.

Notons que le prélèvement spécial institué en 1960 n'a pas été renouvelé en 1961 et qu'ainsi le montant des crédits de payement affectés au F. S. I. R. correspond à 7,7 p. 100 de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

La situation des autorisations de programme et crédits de paiement est comparée dans le tableau ci-dessous pour les exercices 1960 et 1961 (voir également le projet de loi de finances, annexe, Comptes spéciaux du Trésor, pages 40 et 41).

DÉSIGNATION	AUTORISATIONS de programme			CRÉDITS DE PAIEMENT		
	1960	1961	Différences.	1960	1961	Différences.
	En millions de NF.					
Plan national......	250,5	750	+ 499,5	220	318,4	+ 98,4
Plan départemental.	27	37,5	+ 10,5	13,2	29	+ 15,8
Plan urbain........	43	65	+ 22	32,7	44,6	+ 11,9
Plan communal...	30	47,5	+ 17,5	19,1	36	+ 16,9
Total	350,5	900	+ 549,5	285	(1) 428	+ 143

(1) Auquel il convient d'ajouter 2 pour remboursement au budget général des frais de fonctionnement.

Il en ressort une amélioration très substantielle des dotations tant en crédits d'engagements qu'en crédits de paiement ; ce que nous nous plaisons à souligner.

Relevons l'affectation de 2 millions au chapitre 5, pour remboursement au budget général des frais de fonctionnement du fonds d'investissement routier. Ce prélèvement est nécessaire pour le paiement des agents contractuels dont nous avons parlé en première partie, cette catégorie de personnel affecté aux travaux du F. I. R. est rémunérée à juste titre sur les crédits correspondants.

Reprenant par ailleurs l'observation formulée lors de l'examen du projet de budget pour 1960, nous proposons également à la commisison de signaler que l'affectation de 25 millions de nouveaux francs au chapitre premier, article 2 « Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre », constitue un détournement abusif des crédits affectés au F. I. R. et d'inviter le Gouvernement à prévoir dès 1962 le financement de cette reconstruction à partir d'un chapitre du budget général.

Ces restrictions étant faites, nous pouvons exprimer notre satisfaction face au projet présenté.

Le 30 mars 1960, M. le ministre des travaux publics et des transports a soumis au conseil des ministres les grandes lignes d'un plan à long terme d'aménagement du réseau routier national et de construction d'autoroutes ; il a aussi exposé les conditions de financement.

Ce plan a reçu le 16 novembre 1959 l'accord de M. le commissaire général du plan et le 5 avril 1960, l'accord de M. le ministre des finances et des affaires économiques ; il prévoit la réalisation en quinze années d'un programme de 9.100 millions de nouveaux francs ainsi réparti :

— autoroutes de dégagement	1.400 millions NF
— autoroutes de jonction	3.200 millions NF
— aménagement des routes nationales ...	4.500 millions NF
	9.100 millions NF

Ce programme figuré sur la carte jointe demeure limité aux opérations qui paraisent, de façon certaine devoir devenir strictement indispensables dans les quinze années à venir pour ne pas contrarier l'expansion économique, compte tenu de l'évolution de la circulation routière ; il ne tend pas à modifier la carte de la France mais à satisfaire à des besoins vitaux minima et constitue finalement un compromis entre les besoins prévisibles et le volume des ressources qu'il était permis d'espérer.

Retraçons ci-après le programme tel qu'il a été présenté par M. le directeur des routes dans la *Revue générale des routes*, n° 342, juillet 1960.

Les autoroutes inscrites au « programme » ont été classées en trois degrés d'urgence. En première urgence, on trouve les autoroutes dont la construction avait été prévue par la décision ministérielle (travaux publics) du 10 décembre 1955. Le programme est de 1.933 kilomètres, dont 145 sont construits ou en construction. Rappelons qu'il existe en outre 94 kilomètres d'autoroutes construites antérieurement au programme de 1955. Les autoroutes de « dégagement » destinées à décongestionner les grands centres, figurent au classement de première urgence pour 223 kilomètres.

La deuxième urgence comporte 585 kilomètres d'autoroutes ; il a été entendu que des échanges resteraient possibles entre les réseaux de première et de deuxième urgence. L'objectif admis est de porter, d'ici 1975, le réseau d'autoroutes à 2.000 kilomètres, ce qui implique la construction de 135 kilomètres par an en moyenne.

En troisième urgence est envisagée la construction de 1.040 kilomètres d'autoroutes. Leur inscription au programme s'inspire du souci de bien marquer que, sur les itinéraires intéressés, les opérations à entreprendre d'ici 1975 devront tenir compte de l'éventualité de la construction ultérieure d'une autoroute et en ménager la possibilité. En outre, en considération de l'hypothèse où le rythme de construction devrait être accéléré, il est prudent d'étudier sans tarder ce réseau complémentaire.

Votre commission unanime regrette vivement que le plan proposé par M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ne fasse mention d'aucune autoroute transversale reliant la côte atlantique à la frontière suisse à travers le Massif Central.

Outre les autoroutes, la carte incorporée au « programme » indique des liaisons routières de premier et de deuxième ordre. Les liaisons de premier ordre comprennent 6.500 kilomètres de routes. Ces liaisons seront aménagées suivant les règles actuellement définies pour les grands itinéraires : larges caractéristiques en plan et en profil en long, élargissement des chaussées existantes à 10 m 50 en général, rectifications localisées.

Les liaisons de deuxième ordre sont destinées à assurer progressivement des relations commodes, généralement de caractère régional avec les caractéristiques homogènes et sûres. Elles comprennent aussi les sections difficiles de certains grands itinéraires, sur lesquelles la géographie impose de fortes courbures. On s'attachait surtout, sur ces liaisons, au calibrage et à la suppression des points difficiles, leur longueur totale serait de l'ordre de 9.000 kilomètres.

La dépense serait échelonnée sur quinze ans, au rythme moyen de 0,6 milliard par an, étant entendu que le montant des dépenses faites serait moins élevé pendant les premières années en raison du démarrage progressif des travaux.

Il a été admis que l'aménagement du réseau des routes nationales et la construction des autoroutes de dégagement seraient financés par le budget, en fait par la tranche nationale du fonds d'investissement routier.

En principe, les autoroutes de liaison seront, elles aussi, financées par voie budgétaire, mais la possibilité de recours à l'emprunt gagé essentiellement sur des péages et sur certains profits accessoires n'est pas exclue.

De façon à ménager en permanence la possibilité de cette alternative, il a été admis que toutes les autoroutes de liaison donneraient lieu à perception de péages. Peu importe, en fait, au public que ceux-ci soient perçus pour l'amortissement d'un emprunt ou pour le remboursement partiel du budget. Cette formule permet de passer sans difficulté de la solution « budget » à la solution « emprunt », même au cours de la construction d'une autoroute, si le besoin s'en faisait sentir.

Le décret interministériel du 4 juillet 1960 (*Journal officiel* du 9 juillet 1960) a modifié l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes.

Après avoir rappelé que l'usage des autoroutes est « en principe » gratuit, ce décret prévoit la possibilité de concession par l'Etat de la construction ou de l'exploitation d'une autoroute, il s'applique aux réalisations nouvelles, aux travaux en cours et même à des tronçons déjà existants, il permet d'autoriser le concessionnaire à percevoir des péages pour remboursement des dépenses faites par l'Etat ou le concessionnaire pour la création, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute.

Nous estimons que les dispositions ainsi retenues par décret sont de nature à soulever des difficultés au double point de vue technique et financier.

Ainsi que nous l'avons écrit au début du présent avis, nous désirons garder au corps des ponts et chaussées une vocation totale pour les problèmes routiers.

La réforme de structure en cours tend à dégager des cadres de formation administrative ou technique, nous n'avons aucune raison de ne pas continuer notre confiance à ces cadres et nous ne souhaitons pas le recrutement d'agents contractuels pour le fonctionnement du F. S. I. R.

Au regard du ministère des finances, ce serait également une erreur de vouloir personnaliser le F. S. I. R. ; ce ministère est normalement défavorable au principe de l'affectation automatique de recettes fiscales et il nous apparait logique d'administrer les crédits du F. S. I. R. comme les crédits d'entretien.

Enfin, en ce qui concerne la gestion des autoroutes, les expériences précédemment faites en matière de chemins de fer et d'électricité nous incitent à la prudence.

Il est possible d'imaginer qu'une société d'économie mixte tende à pratiquer une gestion dans le sens d'une stricte exploitation commerciale en négligeant les problèmes coûteux mais essentiels de l'entretien et surtout de l'amélioration, ce qui nous conduirait, à temps, à faire supporter par l'Etat les dépenses de réadaptation du réseau d'autoroutes ainsi qu'il a été fait lors de la nationalisation des chemins de fer et des compagnies électriques.

En conclusion de la deuxième partie, la commission est entièrement d'accord sur ce programme qui est en réalité un plan directeur et peut être modifié suivant l'évolution, mais, néanmoins, nous faisons une réserve sur la durée de réalisation, quinze ans. Il eût été préférable de réduire très nettement ce délai.

Etant donné que cette possibilité est offerte d'une part par la souplesse de l'opération permettant les emprunts et d'autre part par le redressement et la poursuite de l'essor économique français facilitant le financement par emprunts, nous espérons que le délai sera très sensiblement abrégé.

TROISIEME PARTIE

MOYENS DE COMMUNICATION

Société nationale des chemins de fer français.

Les chapitres qui dans le présent budget traitent de la S. N. C. F. sont les suivants :

DESIGNATION DES CHAPITRES	1960 Crédits votés.	1961 Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.
45-42. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.:				
Art. 1er. — Indemnités compensatrices pour non approbation de majorations de tarif proposées par la S. N. C. F.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
Art. 2. — Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation.	266.489.000	273.489.000	— 175.900.000	97.589.000
Art. 3. — Frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire (art. 26 du cahier des charges).	10.000.000	10.000.000	»	10.000.000
Totaux	276.489.000	283.489.000	— 175.900.000	107.589.000
45-44. — Application des articles 19, 19 *bis* et 19 *quater* de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.:				
Art. 1er. — Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, des ouvrages d'art et des installations de sécurité (art. 19)	665.000.000	665.000.000	+ 40.000.000	705.000.000
Art. 2. — Contribution de l'Etat aux frais de gardiennage de certains passages à niveau (art. 19 *bis*)	10.000.000	10.000.000	»	10.000.000
Art. 3. — Contribution de l'Etat à certaines charges de retraite (art. 19 *quater*)	405.000.000	421.000.000	+ 34.000.000	455.000.000
Totaux	1.030.500.000	1.096.000.000	+ 74.000.000	1.170.000.000
45-46. — Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation:				
Article unique	9.100.000	9.100.000	+ 4.700.000	13.800.000
46-41. — Application de l'article 20 *bis* de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F :				
Article unique. — Indemnités compensatrices de réduction imposées à la S. N. C. F.	261.800.000	261.800.000	— 35.000.000	226.800.000

	CREDITS DE PAIEMENT Votés pour 1960.	Prévus pour 1961.
TITRE VII. — *Réparations des dommages de guerre.*		
73-41. — Reconstitution du réseau de la S. N. C. F.:		
Article unique	66.000.000	66.000.000

Ils appellent de la part de votre rapporteur les observations suivantes :

Pour les chapitres 45-44 et 46-41, les chiffres proposés dans le budget de 1961 ne paraissent devoir être l'objet d'aucune observation : ils résultent de l'application stricte de formules définies dans les articles 19, 19 *bis*, 19 *quater* et 20 *bis* de la convention du 31 août 1937 liant l'Etat et la S. N. C. F.

En ce qui concerne le chapitre 45-46, le projet de budget qui nous est soumis joint aux charges d'intérêts qui figuraient seules au budget des travaux publics de 1960 les charges d'amortissement qui jusqu'alors étaient remboursées par la dette publique.

Les crédits de reconstitution feront l'objet d'un paragraphe spécial à la fin du présent rapport.

Reste le chapitre 45-42, et plus particulièrement l'article 2 de ce chapitre.

Les mesures nouvelles comportent une réduction de 175 millions 900.000 NF sur les services votés, ce qui ramène à 97.589.000 NF la subvention pour la couverture du déficit d'exploitation.

En l'état actuel des comptes de la S. N. C. F., il semblerait que le chiffre de 273.489.000 NF de services votés pour ce poste couvrirait ce qu'on appelle le déficit d'exploitation pour 1960.

Peut-on espérer qu'il en sera de même pour le budget de 1961 ? Les chiffres portés en augmentation dans l'analyse de ces mesures nouvelles :

— augmentation des salaires et des charges sociales	**+ 327.000.000 NF**
— augmentation des autres charges d'exploitation	**+ 134.000.000**
Soit	**+ 461.000.000 NF**

traduisent les mesures acceptées par le Gouvernement pour ce qui concerne les salaires et les charges, les hausses de prix, l'accroissement des charges financières et divers relèvements d'indemnités.

Par contre les chiffres portés en diminution paraissent, tout au moins pour plusieurs d'entre eux, avoir été fixés unilatéralement par les services ministériels et sont sujet à critique. Ce sont :

— les économies	—	135.000.000
— la progression du trafic	—	150.000.000
— et la hausse des tarifs marchandises	—	270.000.000

Pour ce qui est des économies, il semble que le chiffre de — 100.000.000 serait plus raisonnable.

La progression du trafic — 150.000.000 correspond à une augmentation de trafic de 4 p. 100.

La diminution autoritaire de 270.000.000 NF entraine le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français à proposer une hausse des tarifs correspondants à ce chiffre. Si cette hausse s'applique uniquement sur le trafic marchandises elle entraînerait une augmentation de 7,50 p. 100. La répercussion serait de l'ordre de 0,80 à 1,20 p. 100 de la valeur du produit transporté.

Cette hausse appliquée sur le trafic marchandises accroîtrait d'une façon anormale le prix de revient à la vente de certains produits agricoles en provenance notamment de l'Ouest de la France et agirait de la façon la plus néfaste sur l'économie agricole de ces provinces. D'autant plus que le prix de transport dépasse souvent le prix du produit au départ.

D'autre part, ce fait peut être également nuisible à l'expansion économique de ces provinces.

C'est l'article 2 du chapitre 45-42 qui est, de l'avis de votre rapporteur, le plus important.

En effet, depuis sa constitution, mises à part les années de guerre, chaque budget comporte une subvention pour couverture du déficit. Ce « déficit » est donc un mal chronique dont souffre la Société nationale des chemins de fer français.

Le Gouvernement l'estime cette année à 97.589.000 NF. Certains, pour établir ce « déficit », additionneront les sommes de tous les chapitres que nous venons d'examiner, ce qui serait une injustice flagrante, car l'Etat ne peut imposer des charges à la Société nationale des chemins de fer français et en même temps permettre la concurrence. On ne peut en même temps, en effet, soumettre la Société nationale des chemins de fer français à l'obligation de service public, à subir la concurrence qui ne s'exerce pas toujours d'une façon normale et à équilibrer son budget.

Satisfaire à deux de ces conditions est possible, mais non à trois.

Ces modifications allégeant les charges de la Société nationale des chemins de fer français ont déjà été apportées aux articles de la convention notamment en ce qui concerne l'entretien des voies, le gardiennage des passages à niveau et certaines retraites. Peut-être y aurait-il lieu d'examiner si l'équité n'exigerait pas de pousser plus loin la prise en compte par l'Etat d'une partie plus importante de certaines charges qu'il a imposées.

Car le déficit, même réduit à la somme de 97.589.000 NF ne traduit pas l'effort poursuivi avec courage et continuité par la Société nationale des chemins de fer français.

Une critique formulée à l'endroit de la grande compagnie nationale fondée exclusivement sur le résultat financier sans qu'il soit fait état comme il se devrait de la rénovation technique et du progrès constant de l'exploitation technique réalisés serait injuste et immérité.

Pour le démontrer, il suffit de rapprocher les résultats des deux derniers exercices connus : 1958 et 1959.

A. — Le trafic. — Les résultats sont à peu de chose près identiques :

Marchandises. — 1958 : 52,9 milliards de tonnes kilométriques.

Marchandises. — 1959 : 53,4 milliards de tonnes kilométriques.

Voyageurs. — 1958 : 32,3 milliards de voyageurs kilomètre.

Voyageurs. — 1959 : 32 milliards de voyageurs kilomètre.

Cependant au cours de 1959, la Société nationale des chemins de fer français a réduit :

B. — Le personnel de 4.600 unités. — (passant de 363.600 en 1958 à 359.000 fin 1959, la productivité du personnel passant de 109,1 en 1958 à 110,4 en 1959, soit une augmentation de 1,2 p. 100).

C. — La consommation de combustible de plus de 600.000 tonnes en équivalent charbon.

Enfin, pendant les mêmes années, elle a diminué le nombre d'engins moteurs et augmenté le chargement moyen du wagon qui passe de 15,3 tonnes en 1958 à 16,1 tonnes en 1959.

Ces résultats sont la conséquence, surtout :

1° Des efforts internes de la Société nationale des chemins de fer français ;

2° De l'application des plans de modernisation et d'équipement.

I. — *Efforts internes de la S. N. C. F.*

On peut citer parmi de nombreux autres :

Les compressions de personnel :

514.700 agents au 31 octobre 1938, 480.200 agents en 1947, 363.600 agents en 1958, 359.00 agents en 1959.

La fermeture des lignes au trafic voyageurs et marchandises :

— longueur fermée au trafic voyageurs depuis 1938 : 12.000 kilomètres ;

— dito marchandises : 3.000 kilomètres.

II. — *Application des plans de modernisation et d'équipement.*

La politique de modernisation s'est développée depuis 1946 dans le cadre des plans nationaux élaborés par le commissariat général du plan de modernisation et d'équipement dont le troisième est en cours de réalisation.

Pour la S. N. C. F., la pièce maîtresse des deux premiers plans était la reconversion de la traction vapeur en traction électrique.

Le troisième plan fait à côté de la traction électrique une place qui devient importante à la traction diésel.

2° Reconversion en traction électrique.

Actuellement la longueur des lignes électriques de la S. N. C. F. est de 6.700 kilomètres (3.300 kilomètres en 1939) représentant 17 p. 100 de la longueur totale du réseau, mais 52 p. 100 du trafic sont déjà acheminés en traction électrique.

La carte ci-jointe donne en mai 1960 la situation des lignes électrifiées et celles dont l'électrification est en cours ou prévue par le troisième plan ou la loi programme.

Intérêt économique de la traction électrique.

Les avantages de la traction électrique remplaçant la traction vapeur sont à la fois techniques et économiques. Mais ce sont ces derniers qui sont déterminants. Donc, pour juger de l'intérêt d'une électrification, il faut rapprocher les économies que l'on peut en attendre des capitaux à investir.

Pour les lignes en cours d'exploitation (celles électrifiées après guerre) la rentabilité y atteint couramment le taux de 15 à 16 p. 100 permettant d'amortir l'équipement en moins de dix ans.

Les économies d'exploitation sont obtenues essentiellement sur les postes ci-après :

Energie. — Le rendement des machines à vapeur est très médiocre (5 p. 100 au crochet) et elle exige l'utilisation d'un charbon très supérieur donc très cher. La traction électrique a un rendement double et elle utilise l'énergie surtout en dehors des pointes et constitue un élément favorable à l'équilibre énergétique du pays.

Entretien des locomotives (dépôt, ateliers, etc.). — La locomotive à vapeur a un faible rayon d'action : 300 à 400 kilomètres, ensuite elle doit rentrer au dépôt pour diverses opérations. Pour situer la locomotive électrique, il suffit d'indiquer le record d'endurance de cette sorte de machine qui est de 427.000 kilomètres en sept mois de service, sans usure anormale, ce qui équivaut à une marche sans arrêt 24 heures sur 24 à la vitesse moyenne de 83 kilomètres-heure pendant la durée de ces sept mois. L'électrification diminue de plus de moitié les dépenses d'entretien des locomotives.

Conduite. — Outre la banalisation des locomotives, la diminution des retours au dépôt et l'augmentation permise par l'électricité des charges des trains permettent de diminuer les dépenses de conduite dans une proportion de 50 p. 100.

Divers — (difficile à chiffrer). — Amélioration de la rotation des wagons — sur le nettoyage et l'entretien due à la disparition des fumées, etc.

Intérêt économique
de la traction électrique monophasée 25.000 volts 50 Hz.

Il est bon de signaler la part déterminante prise par les ingénieurs français et plus particulièrement ceux de la S. N. C. F. dans la recherche de l'amélioration technique et économique de la traction électrique.

Jusqu'en 1950, la traction électrique était en courant continu à 1.500 ou 3.000 volts ou en courant alternatif en 16 2/3 Hz. En France c'était la traction sous tension de 1.500 volts qui était adoptée. La ligne Paris—Lyon, terminée en 1952, a atteint la perfection technique dans ce système.

En 1950, et même antérieurement, les techniciens de la S. N. C. F. reprenaient des expériences entreprises puis abandonnées par les Allemands pour l'alimentation directe en courant industriel.

Le banc d'essai a été la ligne Aix—la Roche-sur-Foron et les résultats ont été si concluants que la première ligne équipée en traction électrique 25.000 volts 50 Hz a été la plus chargée du réseau en marchandises celle de Valenciennes—Thionville qui présente en outre des pentes, exceptionnelles, de 11 pour 1.000.

Quels sont les avantages de ce système ?

Tout d'abord l'allégement : tout ce qui intervient dans la traction électrique : locomotive, fils de contact, poteaux, etc., se vend plus ou moins au poids, et l'allégement se traduit par une diminution parfois substantielle des dépenses d'électrification. Or, l'électrification en courant industriel permet de diminuer la section des fils de contact, donc l'utilisation de supports plus légers et moins nombreux. D'autre part, les pertes en ligne étant plus faibles, la distance entre sous-stations devient deux à trois fois plus grande (60 kilomètres) et celles-ci ne consistent plus qu'en simples transformateurs. En pratique, l'économie obtenue est substantielle.

Les recherches de l'allégement ont été entreprises également sur les engins à moteurs — liées à celles sur l'augmentation de l'adhérence. La 2D2 de la traction à 1.500 volts pèse 140 tonnes et coûterait actuellement 2.750.000 NF. La C. C. qui a vu le jour au moment de l'inauguration de la ligne Paris-Lyon en 1952 pèse 107 tonnes et son prix sera de l'ordre de 2 millions de nouveaux francs. Puis sont apparues les locomotives B. B. de performances identiques aux C. C. mais qui ne pèsent que 80 tonnes et ne coûtent que 1.370.000 NF.

L'adhérence s'est trouvée encore améliorée avec la construction de boggies monomoteurs dont les deux essieux sont accouplés par engrenages. Deux types de boggies ont été mis récemment en service qui autorisent une nouvelle diminution de poids de la locomotive, tout en lui laissant les mêmes possibilités de traction.

L'économie réalisée grâce à cette dernière amélioration ressort de l'exécution même du programme de 1959 : celui-ci prévoyait la construction de 50 locomotives à courant monophasé du type B. B. d'un poids de 84 tonnes et d'un prix de 1,34 million de nouveaux francs. Leur remplacement par les B. B. légères à boggies monomoteurs, d'un poids de 66 tonnes et d'un prix unitaire de 1,09 million de nouveaux francs permet de réaliser une économie de 12,50 millions de nouveaux francs.

La S. N. C. F. étudie actuellement une locomotive de 52 tonnes à laquelle ses 2.000 CV permettraient, par le jeu d'une double réduction d'engrenage, de réaliser une vitesse limite qui serait soit de 70 kilomètres-heure, soit de 120 kilomètres-heure.

Cependant, du coût des installations fixes (la ligne à double voie avec tous les travaux accessoires revient, en électrification à 25.000 volts, à la somme de 500.000 NF le kilomètre) et des caractéristiques de la traction électrique on peut déduire que l'électrification n'est rentable que pour les lignes à trafic intense, le remplacement de la traction à vapeur n'est réalisable, pour les autres, que par le diesel.

Dans l'avenir, le réseau ferré français présentera une ossature de grandes artères électrifiées et un maillage de lignes de liaison exploitées en diesel. Il aurait été vain de fixer à l'avance dans le détail la contexture de ces deux parties du réseau. Mais, dans peu d'années, cette ossature de grandes artères électrifiées sera terminée et il se présentera des lignes d'importance moyenne pour lesquelles le choix du mode de traction devra être examiné cas par cas. Ce choix dépendra dans une large mesure de l'évolution technique de la traction Diesel.

3° Reconversion en traction Diesel.

La traction Diesel n'est apparue en France qu'en 1932, et des premiers essais, seuls ont été concluants ceux qui avaient pour objet l'utilisation de moteurs peu puissants destinés aux machines de manœuvre et à la desserte des lignes secondaires.

C'est tout récemment que des locomotives de 1.800 CV ont été construites.

Fin 1958, le trafic remorqué Diesel, autorails exclus, ne représentait que 2,4 p. 100 du trafic total.

L'essai de reconversion totale de la traction vapeur par le Diesel a été effectué dans la région d'Orléans. 31 engins Diesel d'une valeur de 10,6 millions de nouveaux francs et d'une puissance comprise entre 150 et 600 CV ont remplacé 37 locomotives à vapeur d'une valeur de 14,7 millions de nouveaux francs. En outre, les dépenses annuelles d'exploitation sont passées de 4,35 millions de nouveaux francs à 1,97 million de nouveaux francs. L'économie de 2,38 millions de nouveaux francs porte essentiellement sur l'énergie, 1 million de nouveaux francs, le personnel de conduite 0,73, le service des dépôts 0,55, etc.

Grâce au troisième plan de modernisation et à la loi de programme, la diésélisation par zone, comme il avait été expérimenté à Orléans, a complètement remplacé la vapeur autour d'Alençon, de Gisors, de Beauvais, etc. On a aussi procédé à la première application de la traction Diesel à une zone comprenant des lignes importantes : celle du Sud de la Loire à l'Ouest de la ligne électrifiée Tours-Bordeaux. La grande traction, notamment la ligne Nantes-Bordeaux, y est effectuée par les nouvelles locomotives Diesel électriques de 1.800 CV.

Toujours à l'intérieur du troisième plan, la traction Diesel se développera rapidement. Doivent être bientôt diésélisées la région de la Bresse entre Dijon-Besançon et Lyon-Genève, celle du Sud-Ouest du massif central.

D. — Matériel remorqué :

a) Marchandise :

Les effectifs étaient, en 1938, de 508.100 wagons ; en 1958, de 375.400 et en 1959 de 370.500. L'âge moyen du parc est de trente-cinq ans.

Les économies sérieuses réalisées sont dues aux investissements mais aussi aux efforts de réorganisation de la S. N. C. F. C'est ainsi qu'en 1959 le taux d'immobilisation a été de 6,9 p. 100 alors qu'il était de 9,5 p. 100 il y a quatre ans. Des résultats très importants, grâce à la modernisation du contrôle interne de l'emploi du matériel remorqué, ont été obtenus dans l'accélération de la rotation des wagons. Il a été ainsi obtenu en octobre 1959 une durée moyenne de rotation de 7,75 jours contre 8,4 jours en octobre 1954. Avec un trafic identique à celui de 1959, le gain d'une demi-journée dans cette rotation correspond à l'économie de 16.000 wagons.

Toutefois le gain sur la rotation des wagons s'amenuise, et bientôt ne compteront plus dans la détermination des besoins que les deux facteurs d'augmentation des commandes que sont la nécessité de rajeunir le parc et l'augmentation du trafic. Simplement pour ramener l'âge moyen du parc à la normale, soit vingt-cinq ans, il faudra prévoir dans les dix ans à venir le remplacement de 100.000 wagons, ce qui nécessiterait un investissement annuel de plus de 300 millions de nouveaux francs. C'est un problème d'investissement qui devra être résolu assez rapidement.

b) Voyageurs :

De 31.900 en 1958, le nombre des véhicules est tombé à 16.300 en 1958 et 16.000 en 1959, sur lesquels il y a 6.150 voitures de grande ligne métalliques dont 1.700 construites depuis la guerre, ce qui permet de couvrir en matériel métallique, été comme hiver, tous les trains rapides ou express réguliers et même un certain nombre de trains supplémentaires.

Enfin, il existe de nombreux autres investissements, tous concourant à la diminution du prix de revient, parmi ceux-ci citons les triages. La construction d'un grand triage est une opération de haute rentabilité, car elle permet de fermer plusieurs triages anciens mal équipés. A noter que le triage terminé en 1959 de Villeneuve-Saint-Georges a trié jusqu'à 5.000 wagons en un jour, ce qui constitue le maximum mondial avec une seule butte.

L'électrification ne sera vraisemblablement terminée qu'aux environs de 1970 si les plans qui suivront le troisième (qui est en cours) maintiennent son rythme de construction de 200 à 300 kilomètres d'électrification par an, ce qui serait souhaitable, non seulement pour la S. N. C. F. mais aussi pour l'industrie intéressée qui a besoin de ce débouché intérieur pour être compétitive à l'exportation.

La diesélisation devra être poussée, et maintenant elle peut l'être parce que les moteurs puissants de fabrication française sont au point.

Mais il faut admettre que toutes ces sources d'économie, qui sont impressionnantes puisque pour un trafic égal à celui de l'année 19.. le déficit aurait été de .... si l'exploitation avait été faite dans les conditions anciennes, ne sont pas suffisantes puisque « le déficit » persiste.

A ces efforts, qu'ils soient le fait de la S. N. C. F. ou du Gouvernement pour la réorganisation interne et la modernisation de notre société nationale, doit s'ajouter une refonte du système général des transports.

La S. N. C. F., pour sa part, a déjà procédé dans plusieurs domaines à une coordination rail-route qui a donné de bons résultats. Citons les gares centres, et le système de transport de remorques routières dont elle vient de mettre au point le matériel.

D'autre part, les transporteurs sont soumis à une coordination fiscale et à une coordination réglementaire. Mais celles-ci, embrouillées par les textes nombreux, ne satisfont personne, et pour partie tout au moins paraissent bien inefficaces.

Pour assainir la situation de tous les transports, il y aurait donc intérêt à reviser entièrement la coordination. Ce sera

sans doute l'objet du projet de loi dont le Gouvernement a annoncé l'étude et qui sera par conséquent soumis à l'examen de notre commission.

E. — Reconstitution :

Cette année le crédit de paiement mis à la disposition de la S. N. C. F. est identique à celui de l'année dernière : 66 millions de nouveaux francs. Il restera 204 millions en principal.

Ouvrages. — En 1961, la S. N. C. F. terminera les travaux de reconstruction du viaduc de Waville et du pont de Bevera sur la ligne Nice—Breil et commencera les travaux de reconstruction du pont de Coudekerque et d'Ardres sur la région du Nord et de trois ouvrages sur la ligne Waldighoffen à Huningue.

Ensuite, il ne restera à reconstruire que quelques petits ouvrages sur les régions du Nord et de l'Est.

Bâtiments voyageurs. — C'est le poste le plus important.

En 1961 est prévu :

— l'achèvement des bâtiments suivants : Haguenau, Sant-Pol-sur-Ternoise, Somain, Bray-Dunes, Libercourt, Domfront, Fougères, la Haye-du-Puits, Mayenne, Montérolier-Buchy, Saint-André-des-Eaux, les Aubrais, Besançon ;

— la poursuite des travaux de : Boulogne, Calais-Ville, Dunkerque, Hazebrouck, Marquise, Soissons, Orléans et Dijon.

Il restera après l'achèvement de ces bâtiments 32 gares à reconstruire dans les régions du Nord et de l'Est.

CONCLUSION

Nous venons de faire le point de la modernisation, de l'évolution et de l'effort réalisé par la S. N. C. F. et, également, nous entrevoyons les perspectives d'avenir. Ces éléments entrent dans le cadre de la politique en cours tendant à une productivité et à un équilibre financier propre à une activité bien définie et déterminée.

Dans la conjoncture actuelle, il nous paraît inopportun d'envisager une augmentation des tarifs marchandises imposée, en principe et en valeur, par les services ministériels. Cette hausse de 7,50 p. 100 entraîne obligatoirement une augmentation du prix du produit pouvant varier de 0,80 à 1,20 p. 100.

Néanmoins, dans le domaine du personnel, elle regrette que, cette année encore, le budget ne permette pas d'inscrire les crédits nécessaires pour accorder aux cheminots anciens combattants les bonifications pour campagnes doubles, alors que les fonctionnaires en bénéficient. Elle le déplore d'autant plus que les cheminots tunisiens anciens combattants ont obtenu cet avantage.

Elle demande que les crédits nécessaires soient inscrits non pas au budget de 1962, mais partiellement dans une lettre rectificative afin d'amorcer la mise en application de cette mesure.

Régie autonome des transports parisiens.

Cette rubrique figure au chapitre 45-45 (page 68 de l'annexe II, mesures nouvelles) chemins de fer — participation aux dépenses de la R. A. T. P., chapitre dont la dotation est réduite par rapport à l'an dernier. Les crédits affectés concernent la participation aux dépenses d'exploitation et s'élèvent à : article unique :

Crédits votés, 1960	173.000.000 NF.
Services votés, 1960	276.000.000 —
Crédits proposés, 1961	130.200.000 —

La différence en diminution de 145.800.000 NF des crédits 1961 par rapport aux services votés provient de la hausse des tarifs extérieurs, en 1960, et de la modification de la clef de répartition des charges d'exploitation.

Ce principe a été appliqué en accord avec les dispositions adoptées par le Parlement lors de la discussion du budget 1960.

Dans le cadre de l'exploitation et de la modernisation de la R. A. T. P., il y a lieu de retenir une volonté d'évolution dans les années à venir, notamment dans le domaine du métropolitain. Cela se concrétisera par des emprunts annuels qui, de 20.000.000 de nouveaux francs actuellement, passeront, dès l'année prochaine, à 50.000.000 de nouveaux francs et, dans les prochaines années, à 200.000.000 de nouveaux francs.

Les perspectives, dans un avenir prochain, peuvent être indiquées sommairement en ce qui concerne le métro.

La Régie autonome des transports parisiens doit entreprendre, au cours de l'année 1961, des travaux importants : les uns concernant la ligne n° 1 Vincennes—Neuilly, qui doit être équipée pour la circulation des matériels sur pneus, les autres peuvent être considérés comme l'amorce d'un réseau régional avec la construction du premier élément d'une transversale Est-Ouest.

Mise sur pneus de la ligne n° 1.

Si le trafic du métro a augmenté dans des proportions notables sur la plupart des lignes, l'axe Ouest-Est, desservi principalement par la ligne n° 1, est celui qui a supporté la surcharge la plus importante.

Dès maintenant, cette ligne n'est pas en état de faire face à la demande de transport. Aux heures de pointe, cette demande de transport excède de 30 p. 100 le volume des places disponibles. Cet écart entre l'offre et la demande est appelée à s'accroître rapidement ou cours des prochaines années.

Il est donc indispensable de prendre des mesures susceptibles de déterminer, à bref délai, un accroissement sensible du trafic.

La technique du métro sur pneus, qui entraîne un resserrement sensible des intervalles entre les trains, est susceptible de déterminer le renforcement du service qui apparaît dès maintenant indispensable.

La transformation de cette ligne sera réalisée dans un délai de trois à quatre ans, délai déterminé, d'une part, par la durée des travaux de transformation de la voie, d'autre part par l'échelonnement des livraisons de matériel roulant dont commande vient d'être passée par la R. A. T. P.

Le matériel conventionnel, actuellement en service sur la ligne n° 1 et qui appartient aux tranches les moins anciennes de matériel roulant de la R. A. T. P., sera réparti sur les autres lignes où il permettra :

a) Le renforcement du service ;

b) La réforme des matériels les plus anciens qui ont été mis en service il y a une cinquantaine d'années.

Transversale Est-Ouest.

L'éclatement de la population parisienne dans la banlieue moyenne et la grande banlieue a créé une demande de communications directes avec le centre de Paris, demande qui n'est satisfaite par la S. N. C. F. et par les autobus qu'au prix de ruptures de charge au niveau des terminus urbains du métro ou des gares parisiennes S. N. C. F.

La réalisation de liaisons directes ne pourra être assurée que par la construction de transversales souterraines acheminant directement vers le centre de Paris les trains circulant sur certaines lignes de banlieue de la S. N. C. F.

Ces lignes devront être choisies :

1° En fonction des perspectives d'urbanisation envisagées sur leurs parcours ;

2° En fonction des possibilités de débranchement par rapport au réseau de banlieue S. N. C. F.

L'observation de la situation présente détermine déjà le tracé d'une première transversale :

— nécessité de soulager une ou plusieurs lignes de banlieue de la gare Saint-Lazare, actuellement surchargées ;

— perspective de création, à Montesson, d'un important noyau urbain ;

— développement du tertiaire dans la région du rond-point de la Défense ;

— évolution de Neuilly et des quartiers de l'Ouest qui s'affirment de plus en plus comme centres des affaires ;

— et, à l'Est, nécessité de donner un débouché urbain au chemin de fer électrifié de la Bastille et d'acheminer dans de bonnes conditions le trafic banlieue, constamment croissant, de la région Sud-Est.

Ainsi, se trouve matérialisée sur la carte de la région parisienne une première transversale Oust-Est, dont le parcours urbain sera jalonné par des stations : rond-point de la Défense, Neuilly, Etoile, Concorde, Châtelet, Bastille, Lyon, et qui sera rattachée à l'Ouest à la ligne de Saint-Germain, à l'Est au chemin de fer de la Bastille.

Il est donc vraisemblable que dans un proche avenir une décision de principe soit prise pour la création d'une première transversale Ouest-Est.

Pour l'instant, les pouvoirs publics envisagent la réalisation d'un tronçon à grand gabarit, construit à grande profondeur, entre le rond-point de la Défense et Neuilly.

Ce tronçon peut être considéré comme le premier élément de la future transversale.

Après l'examen des diverses parties de ce budget et compte tenu des observations présentées, votre commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption du budget des travaux publics et des transports.

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de **loi de finances pour 1961 (crédits des travaux publics et des transports : tourisme).** — Rapporteur spécial : M. Guy Ebrard.

ANNEXE N° 28

Le tourisme en 1959.

L'afflux de touristes étrangers a eu sur notre balance des comptes un effet bénéfique : le tourisme qui occupait déjà une place de choix parmi les industries exportatrices françaises, la troisième après les produits sidérurgiques et l'automobile, est désormais une valeur sûre.

Dans la balance des comptes de la France, le solde du poste « tourisme » redevenu excédentaire en 1958 malgré les circonstances défavorables, a atteint, en 1959, un niveau jamais connu, passant de 62 millions de dollars à 187.

De tels résultats justifient un intérêt accru de la part du Gouvernement aux questions touristiques et l'attribution de tous les crédits nécessaires.

Ceci n'est peut-être pas suffisamment le cas.

Les résultats de la saison touristique 1959 peuvent être considérés, à certains égards, comme satisfaisants.

Le nombre de touristes étrangers a été en augmentation de 24,1 p. 100 par rapport à 1958 : 5.051.700 contre 4.070.000. Le nombre des unités est en augmentation de 20,6 p. 100 mais la durée moyenne de séjour a été plus courte (2,43 au lieu de 3,9 en 1958).

Il semble qu'il s'agisse d'une constatation effectuée dans les divers pays et liée au fait que les touristes désirent visiter un nombre de plus en plus grand de pays. En effet, le nombre de touristes est partout supérieur à celui de l'an dernier : 31 p. 100 aux Pays-Bas et en Belgique, 27 p. 100 aux Etats-Unis, 26,2 p. 100 en Turquie, 26 p. 100 en Angleterre.

En France, ce sont les touristes belges qui sont venus les plus nombreux (949.500), puis les Américains (679.500), les Anglais (630.000), les Allemands (579.100), les Italiens (436.000), les Suisses (427.000), les Espagnols (395.000), les Hollandais (372.000). Viennent ensuite : les Autrichiens, les Portugais, les Américains du Sud, les Suédois, les Canadiens, etc.

On peut estimer que, sur le plan du tourisme, il s'agit d'une première manifestation du Marché commun. Pour les Belges et surtout pour les Allemands, la diminution de leur durée de séjour s'explique par l'attrait important que constitue l'Espagne où le touriste est généralement assuré de conditions climatiques agréables et d'un coût de la vie relativement moins élevé.

En 1959, la clientèle française a été également en augmentation, plus légère il est vrai, avec un pourcentage de nuitées supérieur de 8,9 p. 100 par rapport à 1958.

Si le département de la Seine accuse une augmentation de 23,4 p. 100 de touristes étrangers par rapport à l'année précédente, la Côte d'Azur n'a que 13 p. 100 d'augmentation, tandis que sa clientèle française est en baisse, très faible il est vrai (0,80 p. 100).

D'une façon générale, la Côte d'Azur est en augmentation de 4,1 p. 100.

La Côte basque révèle une augmentation de 25,4 p. 100 pour la clientèle étrangère et 3,2 p. 100 pour la clientèle française.

Le nombre des nuitées dans les stations balnéaires a été de 8.436.000, tant françaises qu'étrangères, soit 22,2 p. 100 d'augmentation.

Dans les stations de sports d'hiver, le nombre des nuitées est en augmentation de 5,7 p. 100 par rapport à 1958, bien que la durée moyenne de séjour ait été plus faible pour les étrangers : 4 au lieu de 5,8, et pour les Français : 5,3 au lieu de 5,7.

Il faut cependant noter que si les résultats sont satisfaisants pour les sports d'hiver, ils le sont nettement moins pour le tourisme d'été en montagne et pour le thermalisme.

Les stations thermales accusent une diminution de fréquentation de 11,3 p. 100. En 1958, en effet, le nombre des curistes, français et étrangers, avait été de 427.891, alors qu'il n'a été que de 379.525 en 1959. Cette diminution provient, à coup sûr, des mesures gouvernementales concernant le remboursement des cures.

Aperçu sur la saison 1960.

Les résultats définitifs de 1960 ne nous sont pas encore communiqués. Il faut souligner, à ce propos, l'insuffisance des services en matière de statistiques. Cette observation avait déjà été faite l'an dernier, mais il ne semble pas qu'on puisse constater dans ce domaine une quelconque amélioration.

D'une manière générale, la saison sur les plages a été moins bonne en 1960, en raison des conditions atmosphériques souvent défavorables, mais elle reste cependant acceptable.

Par contre, si la saison thermale a été mauvaise, le temps n'est pas seule responsable. Les décisions gouvernementales rétablissant partiellement le remboursement des frais de cure ont été prises trop tardivement, malgré les avertissements donnés. Il s'en est suivi un certain flottement qui s'est révélé fort préjudiciable pour l'activité des établissements.

Un malaise général règne dans les stations thermales d'Auvergne. La saison a été très médiocre à Saint-Nectaire. Vichy a compté en 1960, 98.318 curistes, contre 101.605 en 1959. Les curistes ont boudé la petite et la moyenne hôtellerie.

D'après le premier bilan qu'on peut établir pour la saison 1960, on constate une légère régression des séjours de longue durée.

L'Auvergne a particulièrement souffert du mauvais temps, et la saison a été nettement inférieure à celle de 1959.

Par contre, la Bretagne a bénéficié d'une saison sensiblement égale à la précédente.

Toutefois, les stations balnéaires ont eu une saison légèrement inférieure à celle de l'an passé, sauf en ce qui concerne les plages sur la Côte d'Azur.

Les touristes étrangers ont été plus nombreux (15 p. 100 par exemple à la Baule). On note une recrudescence de touristes allemands et anglais, ainsi que de touristes italiens dans les stations voisines de la frontière.

On note enfin que les Anglais sont plus nombreux à Menton et à Beaulieu, où la colonie britannique semble devoir reprendre ses anciennes habitudes.

En ce qui concerne l'hôtellerie, on peut dire que, d'une manière générale, la petite et la moyenne hôtellerie ont été beaucoup moins recherchées, même à Paris.

Seuls, les hôtels de haut luxe et de luxe conservent leur clientèle.

On note une tendance générale au marchandage et une diminution très nette du pouvoir d'achat des Français.

Les gîtes ruraux et les « meublés » jouissent d'une faveur incontestable.

Le camping est en nette progression dans toutes les régions, malgré le mauvais temps.

Les résultats de la saison varient suivant les moyens de transport utilisés. Leur modernisation entraîne une progression sensible du trafic aérien (Londres-Paris surtout).

Par contre, la Société nationale des chemins de fer français a enregistré sur certains itinéraires une régression du nombre de voyageurs (4 p. 100 environ).

On peut retenir une nette prédominance des voyages circulaires et cette tendance doit aller en s'accentuant.

Pour les Américains, la création du billet européen encouragera le tourisme circulaire qui éparpille les visiteurs sur les différents pays européens. Les bureaux S. N. C. F. en Amérique mettent en vente un billet Eurailpass (1) qui connaît la faveur des touristes désireux de découvrir les pays du vieux continent. L'institution du voyage aérien à forfait, la mise en service des Jet effectuant des voyages circulaires européens contribueront à cette dissémination.

Air France de son côté propose des circuits de dix-sept jours en service d'été et en service d'hiver.

La saison des sports d'hiver 1960-1961 paraît devoir être bonne.

En Savoie la documentation est demandée beaucoup plus tôt que d'habitude. Les pronostics sont très favorables pour Noël 1960 et février 1961.

Les réservations sont en plus grand nombre que l'année dernière (jusqu'au double pour l'Alpe d'Huez).

En conclusion, si l'on veut, dès maintenant, préparer la saison 1961, il convient de prendre deux sortes de mesures :

1° En ce qui concerne le tourisme en général un problème domine : celui des congés scolaires et de l'étalement des vacances : le commissariat général au tourisme doit rechercher toutes les solutions possibles à ce problème sans doute complexe, puisqu'il met en jeu des intérêts différents, parfois opposés, et qu'il se trouve aggravé par la décision gouvernementale ayant modifié la date des congés scolaires.

Dès le début de 1961, les grandes entreprises industrielles devraient pouvoir se mettre d'accord pour que leurs périodes de fermeture pour congés payés se répartissent également sur la totalité des mois de juillet et d'août. Les employeurs devraient

(1) Ce billet nominatif permet, aux touristes américains seulement, d'effectuer, pour une somme forfaitaire de 125 dollars, pendant une période de deux mois, un voyage circulaire, en 1re classe, à travers treize pays européens, sans limitation de parcours.

pouvoir inciter leur personnel à étaler par roulement leurs congés payés sur toute la période juillet-septembre, en accordant, au besoin, aux volontaires, des congés supplémentaires.

La question capitale des vacances scolaires doit faire l'objet d'une prise de position très énergique du commissariat au tourisme qui doit faire prévaloir auprès du Gouvernement le point de vue du tourisme. Il est indispensable qu'une décision soit prise rapidement et qu'elle tienne compte, dans toute la mesure du possible, des intérêts des industries touristiques qui doivent établir leur programme de publicité.

Une proposition de loi a été déposée, tendant à revenir aux dates 14 juillet-30 septembre. Elle a fait l'objet d'un rapport favorable de la commission des affaires culturelles familiales et sociales de l'Assemblée nationale. Il est à souhaiter que le commissariat au tourisme puisse l'appuyer.

2° En ce qui concerne le thermalisme, il faut que les nouvelles mesures gouvernementales soient prises dès le 1er janvier 1961 avec une publicité suffisante pour que la saison thermale puisse en bénéficier.

Actuellement, le décret du 28 avril 1960 est venu corriger partiellement les dispositions de l'ordonnance du 30 décembre 1958. Les caisses de sécurité sociale prennent obligatoirement en charge les frais médicaux et pharmaceutiques de la cure dès que celle-ci a été justifiée et admise. Mais la participation aux frais de séjour et le remboursement des frais de déplacement ne sont pris en charge que lorsque le total des resources mensuelles de l'assuré, de son conjoint et de ses enfants à charge est inférieur à une fois et demie le plafond mensuel des salaires soumis à cotisation, majoré de 50 p. 100 pour le conjoint et pour chacun des enfants à charge.

Ce plafond devant être porté à compter du 1er janvier 1961 à 600 NF, le maximum des ressources mensuelles au-delà desquelles les prestations supplémentaires ne pourront être prises en charge s'établira à 900 NF pour une personne, 1.350 NF pour deux personnes, etc.

Il faut reconnaître que des dispositions palliatives ont été prises par le Gouvernement pour le retour à la législation antérieure (ce qui témoigne bien de l'inutilité de l'ordonnance de 1958). Cependant les assurés sociaux n'ont pas été informés de leurs droits et dans la plupart des cas ils les ignorent, les caisses de sécurité sociale ayant été elles-mêmes mal informées des dispositions réglementaires.

Il est indispensable pour l'avenir de remédier définitivement à cet état de choses.

Le budget du tourisme pour 1961.

Le budget du commissariat général au tourisme pour 1961 est exposé dans le tableau comparatif ci-après :

CHAPITRES	DÉSIGNATION	1960	1961	DIFFÉRENCE
		(En nouveaux francs.)		
31-01 et 31-02	Personnel	1.034.700	1.401.000	+ 366.300
34-61	Matériel	12.482.686	13.968.997	+ 1.486.311
34-91	Loyer	65.835	65.835	»
34-12 art. 2, § 2	Missions à l'étranger.	38.813	38.813	»
44-61	Subventions et matériel de propagande réglés par subventions	1.386.000	1.386.000	»
	Totaux	15.008.034	16.860.645	+ 1.852.611

Les augmentations sus-indiquées se détaillent comme suit :

I. — *Personnel.*

1° Augmentation des moyens d'action mis à la disposition du commissariat général au tourisme (chap. 31-01, art. 2), 197.636 ;

2° Crédit provisionnel concernant les agents du cadre du tourisme (chap. 31-01, art. 2), 25.000 ;

3° Indemnités consécutives aux créations d'emplois (chap. 31-02, art. 6), 11.053 ;

4° Augmentation du crédit de vacations pour concours extérieurs, 80.000 ;

5° Conséquences du relèvement des traitements des fonctionnaires, 52.611.

Total : 366.300.

II. — *Matériel.*

L'augmentation des crédits s'élève à 1.486.311 NF dont 310.000 pour le matériel ordinaire, 516.311 pour les moyens de propagande : éditions, tirages et copies de films, matériel de vitrines et d'exposition, et 660.000 pour les frais de bureaux à l'étranger. Cette dernière somme doit couvrir, pour une faible part, les hausses de traitements et de loyers et sera plus spécialement affectée à la création de sous-agences en Allemagne, au renforcement du poste de Milan et d'une manière générale à l'augmentation des moyens d'action des bureaux.

Bien qu'ils ne figurent pas au budget des Travaux publics proprement dit, il faut également mentionner :

— que le montant des prêts d'équipement hôtelier et thermal, accordés au titre du F. D. E. S., a été fixé pour 1961 à 50.000.000 de nouveaux francs. Il avait été prévu 30 millions en 1960 et ce chiffre a été porté à 38,5 en cours d'année. Nous soulignons avec plaisir cette disposition, conforme aux souhaits que nous avions exprimés ainsi que l'affectation de 5.000.000 de nouveaux francs inscrite, au titre des prêts du F. D. E. S., pour des opérations d'équipement touristique collectif concernant essentiellement l'équipement de la montagne.

C'est la première dotation nouvelle depuis 1958 pour des opérations de ce genre.

Les dépenses du personnel.

La récente réforme de l'organisation officielle du tourisme a abouti à la création d'un comité interministériel du tourisme, permettant l'évocation et l'examen à l'échelon gouvernemental des grands problèmes du tourisme, et à l'institution d'un commissariat général. Mais les services administratifs du tourisme n'ont pas été reconstitués : leur structure, leur cadre et leurs moyens restent pour l'essentiel ceux de l'ancienne direction générale du tourisme dont les insuffisances avaient en partie provoqué la réforme.

Le budget de 1960 — budget de transition — a doté le commissariat général, en créant les délégations régionales, des services extérieurs qui lui manquaient en province.

Celui de 1961 envisage :

a) De réorganiser les services du tourisme dans l'esprit du décret constitutif, c'est-à-dire de permettre :

— l'adaptation de la structure et des effectifs aux besoins actuels et prévisibles ;

— une remise en ordre interne supprimant les anomalies nées au sein de la direction générale de l'insuffisance des moyens en personenl (notamment l'existence à côté d'un cadre d'extinction d'un nombre relativement élevé de fonctionnaires mis à la disposition et d'agents rémunérés sur crédits de matériel) ;

b) De donner aux services techniques chargés de la propagande les moyens de développer leur action, particulièrement à l'étranger.

Les crédits inscrits dans le projet de loi de finances ne permettent, sur le premier point, qu'une amorce de réforme.

Sur le second, ils n'autorisent qu'une expansion limitée (fonctionnement en année pleine du nouveau bureau de Miami qui doit ouvrir cette année, développement de notre action en Allemagne fédérale et en Italie du Nord) ainsi qu'un effort pour diminuer l'écart entre les moyens des services chargés à Paris de réaliser le matériel de propagande et les nécessités de cette expansion.

Il est donc prévisible que le budget de 1961 ne permettra pas au tourisme français de tirer de la réforme de 1959 tous les avantages qu'on pouvait en attendre.

Les nouvelles mesures concernant le personnel comprennent essentiellement :

— la création de 21 postes d'agents titulaires,

— la création de 4 emplois de contractuels,

— l'inscription d'un crédit provisionnel de 25.000 NF destiné à permettre la mise en place progressive d'un cadre administratif permanent du tourisme.

Les créations proposées (21 postes d'agents titulaires) visent avant tout des emplois d'exécution.

Elles tiennent compte :

1° De l'extension de compétence que le commissaire général au tourisme tient du décret du 19 juin 1959 ;

2° De l'effectif budgétaire qui ne comporte pour 34 emplois des cadres A et B (11 chargés de mission y compris) que 19 agents du cadre C dont seulement 6 sténodactylographes ;

3° De l'organisation des services actuels qui comportent 9 bureaux dont les tâches et les besoins ont fait, pour chacun, l'objet d'un examen approfondi ;

4° Et enfin, en ce qui concerne les agents des services, des réaménagements opérés dans les locaux et du développement sans cesse accru des tâches matérielles, telles que tirages de copies et de photocopies.

Ainsi, les créations proposées tendent à normaliser la situation du personnel du commissariat général en le dotant d'un effectif plus conforme aux besoins. On ne peut que s'en féliciter.

Les créations de 4 emplois d'agents contractuels de deuxième catégorie procèdent de la même intention, mais visent des agents qui, qualifiés par leur compétence technique (en matière de photocopie, de cinéma, d'édition par exemple), ne rempliraient pas les conditions pour être recrutés dans des cadres permanents.

En ce qui concerne le crédit provisionnel de 25.000 NF, il faut d'abord préciser que le cadre actuel du tourisme est un cadre de fonctionnaires titulaires, mais un cadre en voie d'extinction.

Le décret du 22 juillet 1952 qui a fixé le statut des agents de ce cadre (comportant budgétairement : 3 postes de chef de bureau ; 5 postes de sous-chef de bureau ; 10 postes de rédacteurs) parait avoir entièrement assimilé en ce qui les concerne la notion de grade et celle de fonction.

Il s'ensuit que tant que l'effectif des chefs de bureau est au complet, aucun avancement de grade n'est possible pour les autres membres du corps qui se voient interdit un déroulement de carrière normale.

Les chefs de bureau, eux-mêmes, se trouvent bloqués à l'échelon supérieur du grade.

Il résulte qu'en cas de vacances d'emploi dans le grade de rédacteur, il n'est pas possible de procéder à un recrutement normal de fonctionnaires titulaires de capacités équivalentes, simplement est-il toléré de recruter, pour le poste vacant, un agent auxiliaire dont la situation est instable.

La solution proposée consiste à doter progressivement le commissariat général des cadres interministériels normaux d'administration centrale, les agents de ces cadres étant indifféremment affectés au tourisme ou à tout autre direction du département ministériel. Au fur et à mesure des départs observés dans le cadre d'extinction, les crédits laissés disponibles seront utilisés à gager les nouveaux emplois. Le crédit de 25.000 NF est destiné à faciliter cette opération sur le plan financier.

On peut cependant regretter que la suggestion faite par le commissariat général et tendant à leur accorder un avantage sous la forme d'une amélioration des indices de fin de carrière n'ait pu être retenue, sans doute pour des considérations budgétaires.

C'est une question dont le Gouvernement doit se préoccuper de nouveau.

Enfin, votre commission tient à renouveler une observation déjà faite l'an passé.

S'il est normal que le tourisme, comme les autres secteurs de l'administration, prenne sa part du reclassement des fonctionnaires d'outre-mer, il ne faudrait pas qu'il devienne pour le Gouvernement une solution commode pour un reclassement automatique et généralisé de fonctionnaires sans vocation touristique ; les tâches très spécialisées du commissariat au tourisme font obligation de lui affecter un personnel particulièrement compétent afin de ne pas renouveler les errements anciens.

Cette remarque demeure valable en ce qui concerne la nomination des délégués régionaux.

Il faut noter également que le projet de loi de finances comporte, au chapitre 31-02, l'inscription en mesures nouvelles d'une somme de 80.000 NF compensée par une réduction d'égal montant effectuée sur le chapitre 34-61. Cette somme vient s'inscrire en supplément au paragraphe 3 sous le titre « Vacations-rémunérations de concours extérieurs ».

Il s'agit là d'agents qui de façon constante sont appelés à exercer leur activité au commissariat général au tourisme pour y préparer la réalisation de matériel de propagande (éditions d'affiches, de brochures, de dépliants, matériels de vitrines et d'expositions).

Ces collaborateurs étant amenés à consacrer de façon permanente la totalité de leur temps à ces travaux, il est apparu conforme à la bonne règle administrative d'opérer leur rémunération sur un crédit de personnel.

Compte tenu des créations proposées pour le budget de 1961, le commissariat général au tourisme comportera :

1° Un effectif d'agents titulaires (53+21 créations) dont une partie constitue le cadre du tourisme ;

2° Un effectif d'agents contractuels, composé de :

— 11 chargés de mission, en poste à Paris ;

— 4 agents contractuels de deuxième catégorie (création demandée), en poste à Paris ;

— 10 délégués régionaux, en poste en province ;

— 10 secrétaires sténodactylographes, en poste en province.

Ces agents recrutés sur contrat sont rémunérés dans les limites de l'éventail indiciaire fixé au budget ;

3° Un nombre indéterminé de collaborateurs extérieurs rémunérés sur vacation, dont il a été question plus haut ;

4° Les agents en poste à l'étranger qui se répartissent en trois catégories :

a) Personnel français recruté en France ;
b) Personnel français recruté sur place ;
c) Personnel de nationalité étrangère.

Les deux premières de ces catégories bénéficient de contrats détaillés, qui ont été établis par analogie avec ceux qui sont accordés au personnel des autres administrations.

Le premier type de ces contrats, concernant le personnel français recruté en France, a reçu l'approbation du ministère des finances et a déjà été utilisé pour un agent récemment nommé.

Le deuxième type concernant le personnel français recruté sur place est encore en discussion.

A la troisième catégorie de personnel, enfin, de nationalité étrangère, est appliquée la réglementation du travail en vigueur dans le pays considéré.

Devant une structure aussi hétérogène, on peut se demander si la solution permettant une indispensable normalisation ne serait pas de regrouper dans un même cadre provisoire contractuel extrêmement large les agents à l'étranger, les contractuels de l'administration centrale et les délégués régionaux.

Ce cadre devrait être conçu de façon à prévoir la diversité des situations et notamment d'assurer par le jeu des indices une hiérarchisation du personnel en fonction des postes occupés.

Les crédits de matériel.

Les augmentations par rapport à 1960 ont été analysées dans un chapitre précédent. Elles appellent les observations suivantes. Il semble qu'un crédit de l'ordre de 300.000 à 400.000 NF soit prévu pour la poursuite en 1961 des travaux d'aménagement de l'immeuble avenue de l'Opéra, à Paris. Le devis, établi il y a deux ans avec un plafond de dépenses, paraît maintenant très largement dépassé et le financement des travaux en devient difficile.

La solution qui consiste à prélever sur les crédits des bureaux à l'étranger les sommes nécessaires à l'aménagement de l'immeuble est contestable. S'il n'est pas question, dans notre esprit, de refuser au commissariat les moyens matériels qui lui sont indispensables, il est regrettable de penser que ce soit au détriment de ses moyens d'action à l'étranger, branche essentielle de ses activités.

Dans ces conditions, votre commission insiste pour que des dotations budgétaires suffisantes permettant un achèvement rapide des travaux nécessaires soient attribuées au commissariat ou, à défaut, un étalement par tranches des opérations d'aménagement soit établi.

Il est en effet indispensable que nos bureaux à l'étranger soient dotés des moyens suffisants pour prospecter convenablement les marchés.

D'un récent voyage effectué aux Etats-Unis sur le mandat de la commission des finances, votre rapporteur est revenu avec l'impression que si nos services dans ce pays sont assez bien outillés en personnel et en locaux pour faire face à l'essentiel, par contre les moyens qui leur sont impartis ne sont pas suffisants. Par moyens, il faut entendre le budget de publicité payante qui ne permet pas une présence convenable dans les magazines à grande circulation. Ensuite, les moyens en matériel publicitaire : brochures, dépliants et surtout affiches devraient être considérablement augmentés.

A titre d'exemple, la documentation diffusée le plus largement est un dépliant général sur la France dont New York reçoit 80.000 exemplaires. Si l'on songe que 700.000 à 800.000 Américains se sont rendus en Europe en 1960 et que près d'un million feront le voyage en 1961, il est évident que les besoins sont très supérieurs aux moyens actuels.

Dans le même ordre d'idées, nos services effectuaient il y a sept ou huit ans deux campagnes publicitaires distinctes : une, pour la saison d'été et une autre en faveur du tourisme hors saison. Actuellement, la campagne hors saison se réduit à une action menée sur la clientèle américaine susceptible de se rendre dans nos stations de sports d'hiver. Bien que ce secteur soit

appelé à une extension intéressante, il est certain que beaucoup d'Américains pourraient être sollicités en France, pendant l'hiver, notamment par notre capitale.

En effet, les touristes américains voyagent de plus en plus à l'étranger. En 1959, 1.465.000 Américains se sont rendus en vacances hors de leur pays, non compris ceux qui sont allés au Canada et au Mexique. Ceci représente une augmentation de 4,7 p. 100 sur l'année record 1958. Les dépenses de ces touristes ont été estimées à plus de deux milliards de dollars, soit dix milliards de nouveaux francs. Il est intéressant de noter que l'accroissement en nombre des touristes américains depuis 1948 représente 256 p. 100 et l'accroissement des dépenses 186 p. 100.

L'Europe reste leur destination préférée : 77 p. 100 du total. Vient ensuite l'Est-Asiatique : 11 p. 110 seulement. Les Américains âgés et les femmes sont les plus nombreux à voyager. La durée du séjour s'établit en moyenne à 50 jours pour l'Europe et la Méditerranée, 45 pour le Pacifique et l'Asie, 40 pour l'Amérique du Sud et 11 pour les Caraïbes.

La France reste le pays le plus visité, mais il semble que les Américains restent plus longtemps en Italie et y dépensent davantage.

La France, géographiquement bien située, peut-elle continuer à prétendre bénéficier automatiquement de l'accroissement du tourisme américain ?

Il est bon de se rappeler tout d'abord que la progression du tourisme américain en Europe est inférieure à celle enregistrée dans d'autres pays du monde, notamment le Pacifique et l'Est asiatique, bien que cette progression porte sur des chiffres très inférieurs.

Si les touristes américains visitent comme on le pense, quatre pays d'Europe en moyenne, la clientèle étant composée pour moitié de touristes qui connaissent déjà l'Europe, il est évident qu'il sera de plus en plus difficile pour un pays donné d'obtenir ces touristes à chacun de leur voyage, à moins de faire de sérieux efforts. L'avènement des avions à réaction n'a pas seulement d'heureuses conséquences pour l'Europe et par conséquent pour la France. Aujourd'hui, une concurrence effrenée est ouverte entre les grandes villes européennes pour devenir la plaque tournante de l'Europe.

La France n'est plus le point obligatoire de passage. Rome et Francfort concurrencent déjà Paris. Les vols polaires en provenance principalement de l'Ouest des Etats-Unis abordent pour la plupart l'Europe par les pays scandinaves.

A cette concurrence directe, il faut ajouter celle du marché américain lui-même et tout d'abord d'Hawaï qui pourrait être considéré ocmme un marché étranger. Cet Etat a reçu 241.000 touristes américains en 1959, et enregistré une recette d'environ 100 millions de dollars.

Le tourisme intérieur américain est également un facteur concurrentiel direct pour l'Europe. Les 92 millions d'Américains qui dépensent aux Etats-Unis 16 millions de dollars en transports, logements, loisirs, peuvent difficilement être considérés comme des voyageurs possibles pour l'Europe la même année.

Toute cette clientèle américaine est sollicitée par 48 Etats qui ont dépensé 21 millions de dollars pour persuader les Américains de prendre leurs vacances aux Etats-Unis. En comparaison, 40 gouvernements étrangers ont dépensé 10 millions de dollars.

Enfin, la prospérité européenne qui a permis aux gouvernements des différents pays d'Europe de se montrer plus généreux dans l'attribution de devises pour les voyages à l'étranger et le déficit du commerce américain inciteront les Etats-Unis à attirer vers eux un nombre sans cesse croissant d'Européens. Pour combattre ces facteurs défavorables, les services officiels du tourisme devront faire preuve d'une activité accrue qui ne leur permettra sans doute pas le maintien de leur budget au niveau des années précédentes, ce qui constitue, en fait, une diminution en raison de l'accroissement du coût de la vie aux Etats-Unis.

On ne peut en effet se reposer sur l'idée que l'action menée par les transporteurs soit, à elle seule, facteur de l'expansion du tourisme européen. Les intérêts des transporteurs et ceux des bureaux de tourisme ne sont pas identiques. Le transporteur aérien n'est intéressé par la destination que dans la mesure où ses lignes y aboutissent.

On peut même noter que l'intérêt d'une compagnie qui amène les Américains en France est aussi de les faire repartir dès que possible sur son réseau européen ou asiatique.

Les éléments indispensables à la réussite touristique d'un pays tels la durée du séjour, le volume des dépenses, ne sont pas toujours ceux des compagnies aériennes.

Quant aux compagnies maritimes, qui représentent actuellement le tiers du trafic sur l'Atlantique, il faut bien comprendre que chaque jour passé sur leur bateau joue au détriment de la durée de séjour au sol. Ce qui est amplifié encore par la tendance nouvelle de ces compagnies à présenter leur service comme une croisière pour concurrencer les compagnies aériennes.

Ainsi, de plus en plus, le voyage en mer — forme logique de compétition touristique internationale — se présente comme des vacances et se substitue aux hôtels, restaurants, magasins.

Face à ces données du marché américain, quelle est l'activité de nos services officiels du tourisme ?

Notre représentation aux Etats-Unis comprend le siège principal et les agences :

Le siège principal est situé dans la maison française du centre Rockefeller (16 personnes au total à New-York). L'organisation est la suivante :

— à la tête, un représentant général assisté d'un adjoint chargé de la gestion financière et des questions de propagande ;
— un service de public-relations qui s'occupe de l'action sur sur la presse, la télévision et la radio,
— un service des agences de voyages et des congrès,
— un service de diffusion et de documentation,
— une section administrative et comptable,
— un magasin situé à quelques mètres de la 5ᵉ Avenue.

Les agences sont au nombre de quatre depuis 1960 : Chicago, San-Francisco, Los Angelès et celle de Miami doit ouvrir prochainement (11 personnes en tout).

Votre rapporteur tient à souligner au passage l'excellente qualité du personnel de nos bureaux et agences aux Etats-Unis dont la compétence, le dynamisme et l'efficacité lui ont paru tout à fait remarquables.

L'implantation décrite ci-dessus correspond aux zones les plus importantes du marché américain et le démarchage des milieux publicitaires et des agences de voyages s'effectue par zones en fonction du marché.

La publicité payante est ordonnée depuis la représentation de New-York et sa réalisation matérielle est confiée à une agence de publicité américaine.

La représentation générale diffuse les documents sur l'ensemble des Etats-Unis, à l'exception de la zone Ouest où, pour une raison d'économie, l'agence de San-Francisco se charge de cette distribution.

Le budget de 1960 des services officiels français du tourisme s'est élevé à environ 750.000 dollars, compte tenu de l'ouverture de l'agence de Miami. Dans ce budget, la partie active est celle de la publicité, pour laquelle il est prévu 500.000 dollars.

Le crédit, pour les agences, s'élève à 85.000 dollars, comprenant également la rémunération du personnel.

Il est intéressant de comparer ce budget (750.000 dollars) à quelques autres, tels :

Hawaï, 1.500.000 dollars ; Mexique, 1.000.000 ; Canada, 1 million 800.000 dollars ; Bermudes, 1.500.000 dollars ; Porto-Ricco, 2.000.000 de dollars ; Bahamas, 2.000.000 de dollars ; Grande-Bretagne, 1.200.000 dollars.

Il est indispensable de tenir compte de ces chiffres justifiant une aide accrue et substantielle à nos bureaux à l'étranger.

De quels moyens de publicité disposent nos services du tourisme pour faire connaître la France aux Américains ?

Sans entrer dans le détail des techniques publicitaires, il est possible d'indiquer :

La télévision.

C'est un moyen puissant. Il existe 510 stations de télévision aux Etats-Unis ; 52.000.000 de foyers possèdent un récepteur et le nombre de ces derniers s'accroît au rythme d'un poste toute les huit secondes. La publicité de télévision peut être achetée au moyen d'annonces très brèves (dix et vingt secondes) ou au moyen d'annonces plus longues (une et deux minutes). Pour obtenir ces dernières, il faut cependant payer pour la réalisation du programme, ce qui entraîne des dépenses considérables. Ces deux moyens sont trop onéreux pour le budget des services français du tourisme

La radio.

Comme pour la télévision, la publicité radio peut être achetée soit sur une chaîne, soit sur des postes locaux. Elle permet de toucher un nombre élevé de clients, à un coût relativement faible. Elle présente l'inconvénient de ne pas donner une « vue » de notre message, ce qui paraît essentiel pour le tourisme. Elle n'est efficace qu'utilisée à grande fréquence, et alors le coût total de l'opération devient en définitive assez élevé. Pour cette raison, nos services du tourisme ont toujours utilisé la radio comme un complément à leur campagne de publicité propre.

Les journaux.

Ils représentent un bon support publicitaire, mais la difficulté réside dans la sélection de la clientèle. Les journaux atteignent un public extrêmement varié, mais il est obligatoire de payer une publicité pour des lecteurs présentant parfois peu d'intérêt. Le noir et blanc n'est pas un moyer très descriptif pour le tourisme, et le coût d'une campagne nationale est très élevé.

Une annonce de 1.000 lignes, par exemple, passant une seule fois dans 50 villes américaines, coûterait, en espace seulement, 44.000 dollars. Pour cette raison, les services du tourisme se contentent de faire passer une courte annonce dans le supplément international du voyage des principaux journaux américains, lors de la parution annuelle de ce supplément.

La publicité par panneaux.

Elle est trop dispersée et d'un prix trop élevé pour notre clientèle.

Les magazines nationaux.

Ce sont les supports publicitaires les plus efficaces pour le tourisme et ils permettent une « couverture » nationale, la sélection et l'utilisation de la couleur.

Compte tenu du budget dont ils disposent, les services du tourisme doivent utiliser des magazines sélectionnés qui ont une chance de toucher plus efficacement le marché véritable du tourisme à l'étranger que des revues à grande circulation.

Compte tenu de ces données de la technique publicitaire, quels sont les moyens employés par les différents services ?

Le service des agences de voyages, groupes et congrès, chargé des relations avec les agences et les transporteurs, utilise principalement :

— les démarchages, avec conférences, projections de films et manifestations diverses ;

— l'envoi de bulletins spéciaux fournissant des renseignements variés sur les stations françaises, les manifestations nationales, les activités particulières (golf, pêche sous-marine, etc.) ;

— l'envoi de documents touristiques et des réponses aux demandes quotidiennes des agences.

Le service de public-relations est en rapport avec tous les divers « moyens » de propagande : communiqués aux journaux, voyages publicitaires en France pour des personnalités marquantes, articles de magazines, guides à l'usage des touristes éventuels, etc.

La radio, malgré son déclin, est utilisée pour le passage de bandes sonores sur les grands thèmes publicitaires. Ces bandes sont d'ailleurs en nombre insuffisant.

Comme le coût des émissions de la télévision est trop élevé pour que les services du tourisme puissent l'utiliser sur des bases payantes, l'action du service de public-relations est consacrée à obtenir des résultats sans frais élevés comme : la remise aux producteurs d'idées d'émissions, de matériels nécessaires à ces émissions, affiches, toiles de fond, photographies, films, modèles miniatures de monuments de Paris, etc. Des communiqués spéciaux sont écrits pour les producteurs sur des sujets particuliers, par exemple : « Shopping en France », « Art en France », etc.

Le moyen le plus important reste cependant le film de court métrage. Chaque année (à l'exception de 1960 faute de crédit), un producteur de films était envoyé pour préparer des bandes filmées diffusées sur les chaînes de la télévision américaine à titre gratuit. Les frais de production de ces films sont naturellement élevés et ceux de distribution également.

Une des publicités les plus intéressantes à la télévision consiste à obtenir des émissions entièrement consacrées à la France et parfois même réalisées en France.

Le secteur de la photographie est aussi très important. Les photographies en noir et blanc et en couleurs sont utilisées par les journaux, revues, maisons d'éditions, éditeurs d'albums de disques, etc. Les services du tourisme français possèdent aux Etats-Unis une excellente collection de photos sur la France.

Enfin le service de public-relations profite des événements particuliers tels que foires ou expositions pour développer sa propagande en faveur de notre pays.

La difficulté constante à résoudre réside dans la nécessité de coordonner l'action des agences et du siège new-yorkais : la publicité ne prend sa pleine efficacité que dans l'utilisation simultanée d'un certain nombre de moyens.

Les considérations qui viennent d'être développées montrent à quel point le budget de publicité peut jouer aux Etats-Unis un rôle important. Or, les crédits qui lui sont consacrés sont insuffisants, ils devraient être au minimum doublés pour atteindre le niveau satisfaisant.

En conclusion, il est à souhaiter que le budget de 1962 traduise la volonté gouvernementale de fournir à tous nos bureaux à l'étranger les moyens en personnels qualifiés et en matériel qui leur sont indispensables.

En personnel qualifié : il est à souhaiter que le représentant d'un bureau à l'étranger soit assisté d'un adjoint. Ce dernier doit être appelé à remplacer le titulaire du poste lorsque celui-ci se déplace.

En matériel : la qualité que nous offrons aux visiteurs peut soutenir largement la comparaison avec les placards, dépliants ou affiches dont disposent les bureaux des autres pays.

Il n'est cependant pas concevable, comme tel est le cas aux Etats-Unis, que certains de nos bureaux ne possèdent aucune affiche sur la France. Cette grave lacune doit être réparée de toute urgence.

Il n'est pas certain que de telles mesures entraîneraient nécessairement des dépenses très élevées : de simples aménagements sont susceptibles de donner à peu de frais des résultats appréciables. Votre rapporteur songe en particulier à l'opportunité d'étudier la création, dans toutes les villes étrangères où nous possédons un bureau de tourisme, d'une « Maison de France » où pourraient être regroupés les services culturels, artistiques, touristiques et autres, assurant le rayonnement de notre pays.

En tout cas, cette éventualité devrait être sérieusement examinée au cas où la création de « Maisons de l'Europe » dont le projet a été établi, viendrait à aboutir. Il appartiendrait, dès lors, aux services du tourisme français d'y prendre une place prépondérante.

Si l'importance du marché touristique à l'étranger nous paraît nécessiter de doter nos bureaux de crédits beaucoup plus importants pour solliciter l'afflux de visiteurs en France, il est à souhaiter qu'une indispensable harmonisation intervienne entre les efforts publicitaires effectués à l'étranger et ce qui est offert aux touristes à leur arrivée en France.

En matière d'accueil, votre rapporteur souligne la nécessité d'une refonte du service d'accueil de l'avenue de l'Opéra qui ne lui paraît pas suffisamment adapté au rôle qu'il doit jouer vis-à-vis de la clientèle étrangère. En particulier, il faut créer un service moderne « de public-relations ».

En ce qui concerne l'hôtellerie, le touriste étranger est en droit d'attendre une réception agréable. Enfin, il ne servirait à rien de promouvoir cet afflux touristique s'il ne pouvait être absorbé par une capacité hôtelière suffisante. Il est indispensable que le commissariat général au tourisme se préoccupe de cette question capitale.

Les subventions aux organismes de tourisme.

Les crédits de ce chapitre sont sans changement par rapport au budget de 1960 : 1.386.000 NF dont 900.980 pour les subventions diverses et 485.020 pour les dépenses de propagande et de matériel réglées par subventions.

Les principaux bénéficiaires sont :

— les offices de tourisme des D. O. M. ;
— les syndicats d'initiative et leurs fédérations ;
— les comités régionaux de tourisme ;
— les organismes de tourisme populaire.

En outre, le bureau de renseignements du commissariat général, ouvert sur les Champs-Elysées et géré par l'Union des fédérations des syndicats d'initiative, reçoit une subvention de fonctionnement (65.000 NF pour cette année).

Le montant des subventions de fonctionnement accordées aux syndicats d'initiative est fixé par une commission présidée par le commissaire général au tourisme, au sein de laquelle est représentée l'Union des fédérations des syndicats. Ces subventions tiennent compte, non seulement de l'importance touristique de la localité ou de la station, mais aussi de l'activité démontrée par chaque groupement durant l'exercice précédent. En 1959, la subvention minimum a été de 100 NF et la subvention maximum de 2.000 NF.

Les subventions aux organismes de tourisme populaire sont destinées aux organismes qui, pour réaliser des opérations d'équipement, contractent des prêts sur les crédits en provenance du fonds de développement économique et social par l'intermédiaire du crédit hôtelier.

Elles sont fixées, après avis d'une commission consultative instituée par arrêté du 8 décembre 1953, sur la base exclusivement mathématique constituée par l'opération envisagée.

En 1959, la subvention minimum a été de........ 300 NF
la subvention maximum a été de........ 12.720 NF

Enfin, le commissariat général subventionne divers bureaux d'accueil. En 1960, les sommes suivantes ont été allouées :

A Paris, 181.998 NF ; à Nice-Menton, 15.978 NF ; à Cherbourg, 3.332 NF ; au Havre, 4.000 NF ; à Saint-Malo, 600 NF ; à Dinard, 600 NF, et à Kehl, 3.500 NF.

L'équipement hôtelier et touristique.

Le montant des prêts accordés en 1959 sur les crédits mis à la disposition de la caisse centrale de crédit hôtelier, commercial et industriel par le fonds de développement économique et social s'élève à 4.628.800 francs anciens, représentant 606 prêts.

583 prêts ont été réalisés pour un montant de 3.915.700.000 francs anciens. Grâce à ces prêts, 7.902 chambres ont été modernisées et 3.415 créées.

Le tourisme social a également bénéficié des crédits du fonds de développement économique et social. 57 prêts pour un montant de 226.235.000 francs anciens ont été accordés. 39 pour un montant de 109.875.000 francs anciens ont été réalisés, correspondant à la modernisation de 96 chambres et à la création de 79.

Ces chiffres sont en augmentation sensible sur ceux de 1958 qui, pour l'hôtellerie et le tourisme social, représentent globalement :

— 619 prêts accordés, pour un montant de 3.944.980.000 francs anciens ;

— 568 prêts réalisés, pour un montant de 3.914.700.000 francs anciens.

Nous avons vu que pour 1961 il avait été prévu un montant de prêts sur le F. D. E. S. atteignant 50.000.000 de nouveaux francs, en augmentation de 20.000.000 sur l'année dernière, répondant ainsi au vœu de votre commission.

On se félicite de l'intérêt que porte le Gouvernement à ces activités touristiques qui rapportent au Trésor de précieuses devises. Cet effort louable sur le volume des crédits doit s'accompagner de dispositions complémentaires. Dans son rapport de l'an passé votre rapporteur avait préconisé un certain nombre de mesures d'ordre fiscal ou financier, comme l'abaissement du taux d'intérêt et l'allongement de la durée des emprunts pour l'équipement hôtelier. De telles dispositions, dont l'incidence eût été assez faible pour les finances publiques, ne paraissent pas avoir retenu l'attention du Gouvernement. On ne peut que le regretter.

Il est important en effet de réduire la charge des annuités d'emprunt qui pèse sur l'exploitation des entreprises saisonnières.

Sur le plan fiscal, bien que les modalités d'application à l'hôtellerie des mesures prévues par le projet de loi portant réforme des taxes sur le chiffre d'affaires ne soient pas encore définitivement fixées puisque ledit projet est encore en instance devant la commission des finances, il ne semble pas que l'ajustement à la T. V. A. des entreprises hôtelières leur procurera des avantages très substantiels.

L'augmentation du taux de la taxe (qui passera de 8,50 à 10 p. 100) doit en principe être compensée par les possibilités de déductions offertes par la T. V. A., c'est-à-dire que la mise en vigueur du projet permettrait aux hôteliers de déduire de la T. V. A. qu'ils auraient à verser sur leurs ventes, le montant des taxes qui ont frappé leurs achats ou leurs dépenses d'équipement.

Sans entrer dès maintenant dans le détail de ces dispositions, on peut faire observer que la première des conditions sera que la liste des biens d'équipement qui ouvriront droit à déduction, devra être la plus large possible.

Par ailleurs, si le nouveau système peut être particulièrement avantageux pour les établissements qui auront fait de grands travaux d'équipement, il n'en sera pas de même pour la moyenne ou la petite hôtellerie dont les possibilités d'investissement sont extrêmement réduites.

Il est possible, par contre, que ce système facilite la construction ou la modernisation des grands hôtels français.

Il convient néanmoins d'attirer l'attention sur la nécessité de développer harmonieusement nos possibilités touristiques et de ne pas favoriser les uns en négligeant les autres.

Le Gouvernement se devra donc de trouver la formule convenable permettant de donner à la petite et la moyenne hôtellerie des moyens identiques de développement. Les exonérations de taxes qui sont prévues dans le même projet de loi pour certains exploitants ne paraissent pas assez substantielles.

Dans nos départements d'outre-mer, le commissariat général envisage de promouvoir plus activement l'équipement touristique des Antilles.

Le programme actuellement en cours est le suivant :

Martinique.

— études en cours pour un hôtel de 80 chambres ;

— études sur le point d'être terminées pour un hôtel de 40 chambres.

Guadeloupe.

— un hôtel de 16 chambres vient d'être terminé ;

— un projet dont les études sont pratiquement terminées pour un hôtel de 80 chambres ;

— un projet dont les études seront prochainement terminées pour un hôtel de 40 chambres.

Réunion.

— un hôtel de 40 chambres est actuellement en construction ;

— un hôtel de 16 chambres est en cours d'aménagement par le Relais aérien français.

Saint-Martin.

— des études sont faites pour un projet de construction d'hôtel comportant au moins 80 chambres.

Cependant, il convient de souligner l'urgence de réaliser ces projets en instance depuis de nombreuses années et dont le retard crée un regrettable malaise.

Par contre, aucune mesure sérieuse ne paraît avoir été envisagée pour la modernisation des établissements thermaux. La crise du thermalisme a été grave, elle l'est encore. Bien que ces établissements aient, comme les hôtels, accès pour leur modernisation aux crédits du F. D. E. S., un effort important reste à faire en leur faveur.

Le rapport Rueff-Armand recommande un assouplissement des conditions d'octroi du crédit thermal, afin de rendre moins onéreuse la modernisation de l'équipement des stations. Cette étude doit être faite et faite rapidement.

L'atteinte, d'une très sérieuse gravité, portée au thermalisme français par l'ordonnance de 1958, mérite que le Gouvernement prenne des dispositions d'urgence.

L'équipement collectif.

Depuis 1958, aucun crédit n'avait plus été attribué au titre de l'équipement collectif touristique. Toutefois, en 1959, des prêts du F. D. E. S. provenant d'un reliquat — d'ailleurs paradoxalement non épuisé — de crédits antérieurs ont été accordés pour la réalisation : à Barèges, d'un télésiège (23 millions de francs anciens) ; à Superbagnères, des télébennes du Lys et du Céciré (60 millions de francs anciens).

Deux opérations du plan d'équipement de la montagne auraient été acceptées par anticipation à la fin de l'exercice 1960, leur réalisation présentant un caractère d'urgence étant donné le déroulement des championnats du monde de ski en février 1962 à Chamonix.

Il s'agit, d'une part, de la construction du téléphérique des Grands Montets à Argentières, pour laquelle un prêt de 3 millions de nouveaux francs a été accordé sur les fonds propres du Crédit national (il est précisé que cette somme n'est pas inscrite au budget). D'autre part, les travaux concernant la modernisation du téléphérique de Bellevue aux Houches viennent de recevoir l'accord de principe du conseil de direction du F. D. E. S. Le prêt demandé est de 750.000 NF.

La loi de finances pour 1961 prévoit au titre des prêts sur les fonds du F. D. E. S. une somme de 5 millions de nouveaux francs destinée à l'équipement de la montagne, répondant au vœu de votre commission.

On envisage de réaliser en 1961 la première tranche de l'aménagement complet d'une station de sports d'hiver dans le cadre du grand ensemble dit des « Trois Vallées », Saint-Martin de Belleville étant la troisième vallée parallèle à celles déjà équipées de Courchevel et de Méribel. L'altitude de départ des engins serait de 1.800 mètres et l'altitude maximum d'arrivée de 2.855 mètres.

Selon ses promoteurs, ce programme d'ensemble devait aboutir à la création d'une station internationale de grande classe qui pourrait accueillir en définitive 18.000 hivernants. Les skieurs séjournant dans une de ces trois vallées auraient eu à leur disposition une variété de pistes toutes situées au-dessus de 1.700 mètres d'altitude.

Cet ensemble aurait pu se comparer à celui de Davos-Klosters, avec cet avantage sur son concurrent suisse de ne pas contraindre les skieurs à prendre un chemin de fer pour revenir à leur point de départ, après avoir cependant parcouru plus de vingt kilomètres de pistes différentes avec des dénivellations de l'ordre de 1.000 mètres.

Le plan général d'équipement des Trois Vallées se déroulerait par phases successives.

La première tranche à réaliser sur le plateau de Boyes doit constituer en elle-même, une petite station complète.

Le maître d'œuvre est la Société d'équipement de la vallée des Bellevilles (Sodevab) qui est une société d'économie mixte au capital de 250.000 NF constituée le 4 mars 1960. Les collectivités locales y sont majoritaires, le département souscrivant 50 p. 100 des actions et la commune 1 p. 100, la Société centrale d'équipement du territoire assurant en principe un complément.

Le conseil d'administration de la Sodevab comprend des représentants du commissariat général au tourisme, de la caisse des dépôts et consignations et de la Société centrale d'équipement du territoire.

Le financement de la première tranche de travaux de Saint-Martin de Belleville est assuré par la Sodevab (pour 1 million 150.000 nouveaux francs) et par les crédits du F. D. E. S. (pour 1.750.000 NF).

La seconde opération envisagée pour 1961 dans le secteur de l'équipement collectif vise à compléter l'aménagement de Courchevel, un des éléments essentiels du grand ensemble des Trois

Vallées, mais cette opération (1.600.000 NF) s'effectuera hors des crédits F. D. E. S., vraisemblablement sur l'ancien fonds de gestion des emprunts unifiés.

Votre rapporteur ne peut que se réjouir de voir dotée, cette année, la ligne « équipement touristique collectif » bien que la dotation de 5 millions de nouveaux francs soit disproportionnée avec les besoins. Il espère que le Gouvernement inscrira, dans l'avenir, des crédits plus substantiels.

Par contre, il aurait indiqué son désaccord complet avec le programme dit des « Trois Vallées » si les promoteurs eux-mêmes ne paraissait l'avoir abandonné et ramené à des proportions plus modestes des ambitions incontestablement excessives.

Le financement d'un ensemble de 18.000 chambres, même si la construction doit en être étalée, lui apparaît comme une vue de l'esprit : à plusieurs millions d'anciens francs la chambre, on conçoit la masse énorme de capitaux qu'il faudrait réunir, alors que l'hôtellerie réclame en vain de quoi se moderniser.

Sans doute, la réalisation par tranches homogènes qui serait adoptée devrait permettre à tout moment de limiter des prétentions démesurées. Ceci est indispensable, faute de quoi, le problème des Trois Vallées devrait être reposé dans son ensemble. Il n'en reste pas moins que la politique de concentration exagérée des équipements paraît critiquable eu égard à la modicité des prêts du F. D. E. S.

La réalisation d'un ensemble aussi gigantesque signifierait l'affectation, chaque année, sous réserve de dotations supplémentaires, pour longtemps et pour cette seule opération, de crédits du F. D. E. S. au détriment de tous les autres programmes régionaux dont l'intérêt n'est pas nécessairement négligeable.

Le saupoudrage excessif de crédits n'est sans doute pas non plus la bonne formule, mais entre ces extrêmes il doit y avoir place pour l'établissement d'un plan moins ambitieux permettant un développement plus équilibré de nos ensembles de sports d'hiver.

Sur ce chapitre de l'équipement collectif, votre rapporteur tient à souligner l'inconvénient qui résulte de la multiplicité des procédures de demandes de crédits.

L'insuffisance des prêts du F. D. E. S. conduit les promoteurs (collectivités ou groupements) qui n'ont pu obtenir satisfaction, à se tourner vers d'autres organismes prêteurs pour faire aboutir leurs projets.

Cette attitude ne peut être évidemment critiquée puisqu'elle conduit en fin de compte à l'augmentation de notre potentiel d'équipement, mais elle prive votre rapporteur d'une vue d'ensemble des réalisations sur le plan national.

Conclusions.

Les résultats relativement satisfaisants obtenus ces dernières années dans le domaine du tourisme ne doivent pas nous inciter à penser que rien n'est plus à faire.

Dans l'avenir, le nombre des touristes ne cessera de croître. Tous les pays ont pris conscience des besoins d'évasion créés par la vie moderne de l'homme. Les facilités de déplacement, l'allongement des congés, le succès de certaines formules touristiques accéléreront la progression générale du tourisme international.

Les avantages économiques et monétaires que procurent pour chaque pays cette activité moderne rendront la concurrence sévère. La France en tire un profit des plus appréciables : 187 millions de dollars en 1959, soit une part importante de nos rentrées en devises. Notre pays possède un capital touristique certain, encore faut-il qu'elle sache l'utiliser, le mettre en valeur. Ce serait une erreur de croire que les courants touristiques sont immuables.

Notre effort doit porter sur la propagande et l'équipement. Il s'agit en somme, de faire connaître la France et de pas décevoir ceux qui viennent la visiter.

Notre publicité hors des frontières est insuffisante : c'est sans doute plus un problème de crédits que de personnel. Mais le touriste étranger, une fois décidé à découvrir les richesses de notre pays, il reste à l'accueillir et à lui fournir le confort et l'hygiène qu'il est en droit d'exiger : c'est le problème de notre équipement hôtelier et de sa modernisation.

Pour nombre de nos visiteurs, les moyens de circulation rapides et modernes sont également appelés à jouer un rôle important et l'insuffisance de notre réseau routier — en particulier l'inexistance des autoroutes — constitue un handicap sérieux.

Enfin, il faudrait que les Français soient incités à bien connaître leur propre pays avant de vouloir découvrir celui des autres.

Le budget de 1961, en augmentation dans certains secteurs, paraît apporter quelque progrès par rapport aux budgets antérieurs. Cependant, c'est encore un budget insuffisant eu égard aux tâches qui sont dévolues au commissariat au tourisme. Toutefois, compte tenu des réserves exprimées dans le détail de ce rapport, la commission des finances vous en propose l'adoption.

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de **loi de finances pour 1961**, par M. Laurin.

XIX. — Tourisme. (Tome II).

Mesdames, messieurs, l'examen des crédits réservés au tourisme dans les chapitres 44-61, 44-91 du budget des travaux publics et des transports en raison même de leur laconisme, appellent, de la part de votre rapporteur, un large tour d'horizon sur la politique touristique en France.

L'importance sans cesse croissante du tourisme dans notre pays au regard de la balance des comptes, place cette industrie au premier rang des industries exportatrices. En 1959, les dépenses et les recettes de la balance pour le tourisme se sont établies de la façon suivante (en millions de dollars) :

Etats-Unis — Canada : recettes, 186 ; dépenses, 24.
O. E. C. E. : recettes, 250 ; dépenses, 191.
Autres pays : recettes, 8 ; dépenses, 17.
Total : recettes, 444 (dont 318 office des changes) ; dépenses, 232 (dont 130 office des changes).

Soit 1.060 millions de nouveaux francs en supplément de recettes.

Le tourisme et le thermalisme en 1959.

Les résultats de la saison touristique 1959 peuvent, d'une façon générale, être considérés comme satisfaisants.

Le nombre de touristes étrangers a été en augmentation de 24,1 p. 100 par rapport à 1958. Le nombre des nuitées est en augmentation de 20,6 p. 100, mais la durée moyenne de séjour a été plus courte (2,43 au lieu de 3,9 en 1958).

La clientèle française est, elle aussi, en augmentation, plus légère il est vrai, avec un pourcentage de nuitées supérieur de 8,9 p. 100 par rapport à 1958.

Si le département de la Seine accuse une augmentation de 23,4 p. 100 de touristes étrangers par rapport à l'année précédente, la Côte d'Azur n'a que 13 p. 100 d'augmentation, tandis que sa clientèle française est en baisse, très faible il est vrai (0,80 p. 100).

D'une façon générale, la Côte d'Azur est en augmentation de 4,1 p. 100.

La Côte basque révèle une augmentation de 25,4 p. 100 pour la clientèle étrangère et 3,2 p. 100 pour la clientèle française.

Le nombre des nuitées dans les stations balnéaires a été de 8.436.000, tant françaises qu'étrangères, soit 22,2 p. 100 d'augmentation.

Dans les stations de sports d'hiver, le nombre des nuitées est en augmentation de 5,7 p. 100 par rapport à 1958, bien que la durée moyenne de séjour ait été plus faible pour les étrangers : 4 au lieu de 5,8, et pour les Français : 5,3 au lieu de 5,7.

Enfin, les stations thermales accusent une diminution de 11,3 p. 100. En 1958, en effet, le nombre des curistes, français et étrangers, avait été de 427.891, alors qu'il n'a été que de 379.525 en 1959. Cette diminution provient, à n'en pas douter, des mesures gouvernementales concernant le remboursement des cures.

Les résultats de la saison touristique 1960 accusent en général une légère régression des séjours de longue durée, qui semble due à des conditions atmosphériques nettement défavorables.

L'Auvergne a particulièrement souffert du mauvais temps et la saison a été nettement inférieure à celle de 1959.

Par contre, la Bretagne a bénéficié d'une saison sensiblement égale à la précédente.

Toutefois, les stations balnéaires ont eu une saison légèrement inférieure à celle de l'an passé, sauf en ce qui concerne les plages de la Côte d'Azur.

Les touristes étrangers ont été plus nombreux (15 p. 100 par exemple à la Baule). On note une recrudescence de touristes allemands et anglais, ainsi que de touristes italiens dans les stations voisines de la frontière.

On a constaté également une progression constante de touristes espagnols dans la région du Sud-Ouest.

On note enfin que les Anglais sont plus nombreux à Menton et à Beaulieu, où la colonie britannique semble devoir reprendre ses anciennes habitudes.

Les dates de la rentrée scolaire ont influencé l'étalement de la saison, qui a souvent été écourtée de quinze jours à trois semaines. Toutefois, l'étalement de la saison est en progrès en Corse, où les touristes ont été plus nombreux, notamment au printemps.

En ce qui concerne l'hôtellerie, on peut dire que, d'une manière générale, la petit et la moyenne hôtellerie ont été beaucoup moins recherchées, même à Paris.

Seuls, les palaces et les grands hôtels conservent leur clientèle.

On note une tendance générale au marchandage et une diminution très nette du pouvoir d'achat des Français.

Par contre, les gîtes ruraux et les « meublés » jouissent d'une faveur incontestable.

Le camping est en nette progression dans toutes les régions, malgré le mauvais temps.

La modernisation des moyens de transport entraîne une progression sensible du trafic aérien (Londres-Paris surtout).

Par contre, la S. N. C. F. a enregistré sur certains itinéraires une régression du nombre de voyageurs (4 p. 100 environ).

On peut retenir de plus en plus une nette prédominance des voyages circulaires.

Un malaise général règne dans les stations thermales d'Auvergne. La saison a été très médiocre à Saint-Nectaire. Vichy a compté en 1960 98.318 curistes, contre 101.605 en 1959.

Les curistes ont boudé la petite et la moyenne hôtellerie.

Par contre, la saison de sports d'hiver 1960-1961 s'annonce excellente.

En Savoie, la documentation est demandée beaucoup plus tôt que d'habitude. Les pronostics sont très favorables pour Noël 1960 et février 1961.

Les réservations sont en plus grand nombre que l'année dernière (jusqu'au double pour l'Alpe d'Huez).

Aperçu statistique de la saison 1960.

Le nombre des touristes étrangers qui sont venus à Paris et dans le département de la Seine au cours des six premiers mois de l'année 1960 est de 862.100.

Ce chiffre représente une augmentation de 16,9 p. 100 par rapport à celui des six premiers mois de l'année 1959 qui était de 737.173.

Ce sont les ressortissants des Etats-Unis qui sont venus les plus nombreux : 185.849, en augmentation de 11,2 p. 100 par rapport à la même période de 1959.

Ensuite viennent les Allemands : 128.078, ce qui représente une augmentation de 27,4 p. 100.

Puis les Britanniques : 117.364, en augmentation de 17,8 p. 100 par rapport aux six premiers mois de 1959.

Enfin, les Belges : 76.341 — augmentation de 15,4 p. 100 et les Italiens : 60.418 — augmentation de 8,50 p. 100, etc.

L'augmentation la plus forte est celle des Argentins : 64,2 p. 100, ceci en partie à cause du nombre relativement faible de ressortissants de ce pays qui viennent en Europe — ils étaient 3.722 pendant les six premiers mois de 1959 et 6.113 pendant les six premiers mois de 1960.

L'augmentation accusée pendant les six premiers mois de 1960 dans le département de la Seine s'est trouvée confirmée au mois de juillet. Il est en effet venu 230.569 étrangers dans les hôtels de ce département au mois de juillet, ce qui représente une augmentation de 20,6 p. 100 par rapport au mois de juillet 1959 où il était venu 191.167 étrangers.

Par contre, sur la Côte d'Azur, la fréquentation étrangère a été moindre pendant l'été 1960 que les années précédentes, ceci d'après les statistiques fournies par les fiches de police.

Il est en effet venu sur la Côte d'Azur :

— en juin, juillet et août 1957 : 457.193 touristes étrangers ;
— en juin, juillet et août 1958 : 457.627 touristes étrangers ;
— en juin, juillet et août 1959 : 439.614 touristes étrangers ;
— en juin, juillet et août 1960 : 436.258 touristes étrangers.

On peut signaler deux mouvements principaux dans ce courant touristique :

— d'une part, la clientèle de luxe de passage, en provenance des Etats-Unis, de l'Amérique du Sud, etc., supérieure à celle de l'an dernier, principalement dans les hôtels de luxe et de première catégorie ;

— d'autre part, la clientèle de séjour qui a été déficitaire de 20 à 25 p. 100 dans certaines stations par rapport aux autres années. Devant le beau temps de 1959, beaucoup d'estivants avaient décidé de passer leurs vacances 1960 vers les plages du Nord et de l'Ouest — et c'est la pluie persistante qui les a conduits à aller chercher le soleil sur la Côte d'Azur où il est venu en juillet dernier 147.366 touristes étrangers et en août 198.787.

C'est à Nice, à Antibes et à Menton que l'augmentation du nombre de touristes a surtout été sensible au mois d'août dernier.

Fonctionnement administratif du tourisme.

Chacun sait que la tutelle du tourisme appartient au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme. Elle s'exerce par l'intermédiaire d'un commissaire général à la tête de l'organisme dit : Commissariat général au tourisme.

Cet organisme répond-il actuellement aux besoins du tourisme
— à sa vocation,
— à son développement,
— en a-t-il les moyens ?

S'il ne nous appartient pas ici d'en discuter au fond, votre rapporteur, à la demande de la commission, est cependant appelé à faire quelques observations :

Sur sa structure. — Dirigé par un haut fonctionnaire, commissaire général, entouré de cadres importants, il semble que ni le Parlement, ni le groupe de travail du tourisme n'aient été appelés à connaître de sa structure, de son fonctionnement, du recrutement de ses fonctionnaires, des conditions de leurs concours, des besoins et des missions qui leur sont dévolus. Nous voyons désigner pour les besoins, d'ailleurs non impératifs, une suite d'inspecteurs généraux dans le sein même de cet organisme, et pour les régions touristiques, des désignations de représentants régionaux dont l'utilité n'est peut-être pas prouvée, alors que les stations classées, l'hôtellerie, les accueils récréatifs sont toujours à la recherche de moyens financiers pour souscrire aux nécessités d'un accueil touristique digne de ce nom.

Sur son fonctionnement. — Le commissaire général au tourisme est assisté d'un conseil supérieur dont les membres sont choisis par le ministre dans les activités touristiques et nommés par lui.

Quelle est l'efficacité de ce conseil supérieur du tourisme ?

La question peut valablement être posée.

Constitué pléthoriquement (environ 50 membres), peut souvent réuni et par conséquent peu souvent consulté, ses avis demeurent le plus souvent platoniques.

La propagande se fait sans lui et, dans l'organisation, le développement se révèle surtout dans son manque d'efficacité. Il donne à ses membres un titre qui s'ajoute à d'autres.

Une réforme devrait donner à ce conseil une nouvelle allure, lui laisser des initiatives, des moyens d'exécution et de contrôle.

Sortant de son attribut de fiction, il devrait revenir à sa formule initiale, où les avis du conseil national du tourisme avaient une valeur.

Il ne paraîtrait pas davantage inutile que les relations plus étroites existent entre le commissariat au tourisme et le Parlement, par la présence au sein du conseil supérieur de commissaires parlementaires chargés des problèmes du tourisme qui apporteraient à ce dernier des notions plus réalistes et sans doute plus d'efficacité.

Nous souhaitons que ces quelques réflexions soient de nature à marquer notre souci de collaboration avec les responsables de notre politique touristique.

Les comités régionaux de tourisme.

Au nombre de 21, les comités régionaux de tourisme ont été créés par la loi du 12 janvier 1942.

Leurs circonscriptions ont été modifiées par le décret n° 60-516 du 2 juin 1960 portant harmonisation des circonscriptions administratives.

Leur composition est fixée par arrêté ministériel, sur proposition du ou des préfets intéressés.

Ils ont une mission générale d'information et d'initiative en matière touristique.

Bien que ne répondant pas à une logique certaine, les circonscriptions couvrent à peu près l'ensemble du territoire.

La création récente des délégués régionaux au tourisme n'a pas fait disparaître l'utilité des comités régionaux qui, indépendamment du rôle de correspondant, joué par leur secrétaire général, ont une mission générale d'information et d'initiative en matière touristique.

Là encore signalons que votre commission serait désireuse de pouvoir prochainement donner son avis sur le fonctionnement et la composition des comités régionaux.

Propagande touristique.

La propagande touristique en faveur des richesses naturelles de notre pays est faite à l'étranger par le canal de trente-huit bureaux officiels.

Cette propagande s'effectue au moyen de diffusion de documents divers, affiches, bulletin d'information de presse, films, télévision, radio, expositions, conférences.

Cette année deux nouveaux bureaux ont été ouverts à l'étranger : Moscou et Miami.

Dans le prolongement de l'action des bureaux du tourisme français à l'étranger une intéressante innovation a été réalisée en France, le « Service d'accueil » aux journalistes, cinéastes et personnalités voyageant en France.

Ce service prépare et réalise des voyages soit individuels, soit en groupe, proposés par les bureaux français de tourisme à l'étranger.

Ces voyages sont organisés en collaboration étroite avec les grandes compagnies de transport.

Une grande campagne en faveur de l'accueil des touristes étrangers en France a été organisée par le commissariat général au tourisme sur le thème « Accueillir, c'est sourire » et a obtenu le plus grand succès.

Nous ne pouvons que souhaiter le développement de cette initiative dans l'hôtellerie en particulier.

Syndicat d'initiative.

Les syndicats d'initiative sont des associations privées, régies par la loi de 1901. Ils s'administrent donc librement.

Ils sont actuellement au nombre de 1.270, le plus souvent groupés en unions départementales. Il existe, d'autre part, vingt-cinq fédérations régionales. Ces fédérations sont affiliées à l'union des fédérations des syndicats d'initiative (U. F. ESSI). reconnus d'utilité publique.

Les syndicats d'initiative sont représentés au conseil supérieur du tourisme où ils disposent de deux sièges, et il a été prévu, dans le cadre de la réorganisation du conseil supérieur du tourisme, une commission dite des « Associations de tourisme et des syndicats d'initiative » (arrêté du 5 février 1960).

Grâce au dévouement et au désintéressement des personnalités qui les animent, les syndicats d'initiative ont une place importante dans l'organisation du tourisme. Ils en constituent l'élément de base (on a souvent parlé de « cellule de base »).

Leur action est d'autant plus efficace que les municipalités s'y intéressent (ils sont, dans certains cas, dirigés par le maire ou un élu communal).

Ils représentent pour le commissariat général au tourisme un réseau de correspondants irremplaçables qui assurent la diffusion des renseignements sur la localité et la région, notamment sous forme de dépliants, affiches et toute autre publicité écrite.

En contrepartie, le commissariat général au tourisme vient en aide aux syndicats d'initiative en achetant les meilleurs des dépliants édités par leurs soins (subvention indirecte), en subventionnant directement les plus efficaces d'entre eux et en prenant en charge le bureau national de renseignements touristiques (127, Champs-Elysées) et une partie des frais de bureau de l'U. F. ESSI.

L'aide aux éditions régionales a pu être évaluée (1) : en 1954, 24.650.000 F pour 1.580.000 documents ; en 1955, 29.650.000 F pour 1.700.000 documents ; en 1956, 31.453.000 F pour 1.800.000 documents ; en 1957, 28.210.250 F pour 1.971.000 documents ; en 1958, 39.880.000 F pour 1.831.000 documents ; en 1959, 40.392.000 F pour 1.564.000 documents ; en 1960 (4 mois), 175.809 NF pour 664.551 documents.

Ces chiffres ne tiennent pas compte des frais de diffusion dans le monde et des documents pour lesquels une participation financière du commissariat général au tourisme a été accordée. Le commissariat général n'achète pas seulement les dépliants les plus intéressants des syndicats d'initiative, il en assume également la diffusion dans ses bureaux les plus lointains. Pour cette aide indirecte, il engage une dépense qui peut être évaluée à une vingtaine de millions d'anciens francs.

Le commissariat général s'efforce, en accord avec l'U. F. ESSI, d'orienter les syndicats d'initiative vers l'édition de publications à caractère plus régional que local, en éliminant les publications coûteuses ou mal rédigées et en tout cas peu diffusables.

Depuis 1959, le commissariat général au tourisme a d'ailleurs choisi spécialement 27 syndicats d'initiative parmi les villes les plus importantes, disposant d'un bureau bien organisé, comme centres de répartition des documents de propagande touristique concernant toute la France. Un crédit de 675.000 anciens francs avait été prévu pour ces centres.

Il est envisagé d'étendre l'expérience commencée.

Les subventions de fonctionnement des syndicats d'initiative sont imputées sur le chapitre 44-61, article 1, paragraphe 1.

Ce crédit, qui était de 27.600.000 F en 1959, a été porté à 29.600.000 F (296.000 NF) en 1960.

Il a été réparti en 1959 de la manière suivante : syndicats d'initiative locaux, 20.420.000 F (pour 754 SI locaux) ; fédérations régionales, 1.605.000 F ; 27 centres de diffusion, 675.000 F ; U. F. ESSI, 3.100.000 F ; subventions à diverses associations (Demeure historique, etc.), 1.800.000 F, total : 27.600.000 F. Si on juge par le tableau suivant, le total des subventions aux syndicats d'initiative et aux fédérations n'a presque pas varié depuis 1954.

ANNÉES	SYNDICATS d'initiative.	FÉDÉRATIONS	TOTAL
1954	17.294.000	640.000	18.934.000
1955	18.853.000	1.640.000	20.493.000
1956	18.753.000	1.560.000	20.313.000
1957	17.621.000	1.405.000	19.026.000
1958	17.720.000	1.480.000	19.200.000
1959	20.420.000	1.605.000	22.025.000

De telle sorte que 754 syndicats d'initiative seulement ont été subventionnés en 1959.

Une augmentation des crédits serait souhaitable pour 1961, ce qui permettrait :

— de maintenir la subvention minima à un taux voisin de 100 nouveaux francs (elle était en 1958 de 6.000 anciens francs) ;

— de maintenir le nombre des syndicats d'initiative subventionnés ;

— de prévoir non plus seulement de subventionner le fonctionnement des syndicats d'initiative, mais encore de participer à certaines des réalisations les plus heureuses de ceux-ci (construction d'un pavillon, aménagements...) ;

— d'accroître l'aide aux grands syndicats d'initiative, centres de diffusion, auxiliaires irremplaçables du commissariat général au tourisme ;

— d'augmenter la subvention de fonctionnement de l'U. F. ESSI.

En tout état de cause, on le constate, l'aide totale apportée par le commissariat général au tourisme dépasse 60.000.000 d'anciens francs (non compris les frais d'expédition). Il serait souhaitable d'assimiler aux syndicats d'initiative, pour l'aide apportée par le Gouvernement, les offices municipaux du tourisme qui dans de nombreuses villes en France ont la même activité.

Cette aide ne peut se substituer à celle de municipalités, que le commissariat général au tourisme ne doit qu'encourager. Il semble, en effet, exclu à l'heure actuelle de parvenir à un financement automatique des syndicats d'initiative par le moyen des taxes (ou de répartition de taxes indirectes) ou de contributions obligatoires de certains groupements.

Agences de voyage.

Réglementées par la loi du 19 mars 1937, les agences de voyages sont les auxiliaires les plus précieux du tourisme. Elles sont actuellement au nombre de 314 agences licenciées qui disposent d'un réseau de 400 correspondants.

Si l'on compare cette situation à celle d'avant guerre on est frappé par les points suivants :

— le nombre des agences étrangères a moins augmenté que celui des agences françaises (60 p. 100 contre 110 p. 100) ;

— le nombre des agences a augmenté plus en province qu'à Paris (160 p. 100 contre 62 p. 100).

Mais, Paris reste encore encombré d'agences secondaires qui rendent plus âpre la concurrence notamment pour la vente des titres de transport ; cependant la situation est nettement plus saine qu'en 1938 où 177 agences parisiennes se partageaient un chiffre d'affaires inférieur.

Le réseau d'agences de province s'est complété et développé. Toutefois, il convient de signaler qu'en dehors de la Côte d'azur les agences de province contribuent surtout à organiser les départs et non pas à recevoir les touristes.

Il reste dans ce domaine beaucoup à faire.

Hôtellerie.

L'hôtellerie est le support essentiel du tourisme, car elle représente à elle seule 30 p. 100 des dépenses en devises étrangères faites par les touristes étrangers sur notre territoire.

Au cours de l'année 1959, le montant total des dépôts accordés pour la création, l'équipement ou la modernisation des entreprises hôtelières ou thermales et des activités touristiques diverses, s'est élevé à 55 millions de nouveaux francs, en augmentation de 13 p. 100 par rapport à l'année 1958.

L'industrie hôtelière est demeurée la principale bénéficiaire des crédits mis à la disposition de la caisse centrale de crédit hôtelier et les 724 prêts effectivement réalisés en 1959, s'élèvent au total à 36,6 millions de nouveaux francs dont près de 32 mil-

(1) Ces chiffres comprennent les achats de documents édités par des organismes de tourisme locaux, les départements et régions et par les syndicats d'initiative.

lions proviennent des ressources mises à la disposition de la caisse par le fonds de développement économique et social. Le programme réalisé correspond à la modernisation de 17.500 chambres et à la création de 3.600 chambres nouvelles.

Doit-on considérer l'effort comme suffisant : évidemment non, car notre pays qui possède par la diversité de ses régions, toutes les qualités pour devenir le plus grand pays touristique de l'Europe se doit d'amplifier son effort.

Voici la capacité d'hébergement dans les principaux pays européens :

PAYS	NOMBRE DE LITS dans les hôtels de tourisme.	AUGMENTATION de la capacité depuis 1949.
France	450.000	130.000
Royaume Uni	285.000	Aucune.
Italie	170.000	50.000
Allemagne	130.000	35.000
Suisse	100.000	Aucune.
Belgique	50.000	5.000
Autriche	30.000	12.000

Les statistiques pour l'Espagne ne nous sont pas connues. Cependant sa capacité d'hébergement est nettement inférieure à celle de l'Autriche.

De 1947, date de la mise en œuvre effective du premier plan de modernisation des industries touristiques, jusqu'au 31 décembre 1959, la part de la caisse centrale de crédit hôtelier dans les réalisations effectuées au profit de l'hôtellerie des établissements thermaux et des activités annexes était d'environ 297.000.000 de nouveaux francs. Cette part qui représentait en 1958 42 p. 100 de l'ensemble des programmes en représenterait 45 p. 100 en 1959.

Pour l'année 1960, la caisse centrale de crédit hôtelier dispose de 38.500.000 millions de nouveaux francs provenant du F. D. E. S. et 20.000.000 de nouveaux francs, remploi de fonds remboursés, soit un total de 58.500.000 de nouveaux francs. Le régime des prêts accordés sur les crédits en provenance du fonds de développement économique et social a été récemment étendu au bénéfice des diverses formes d'hébergement intéressant le tourisme social : gîtes ruraux, auberges de campagne, terrains de camping, etc. Au cours du premier semestre de l'année 1960, près de 30.000.000 de nouveaux francs ont déjà été attribués sur les crédits du F. D. E. S. pour différents modes d'hébergement.

La politique des prix.

Parallèlement à cet effort financier, des mesures ont été prises dans le domaine réglementaire et un arrêté interministériel en date du 28 décembre 1959 accordait aux hôteliers le droit de fixer librement le prix des chambres dans les hôtels de certaines catégories.

Les mesures fiscales.

En matière de fiscalité l'année 1960 a été marquée par la promesse d'une détente dont l'hôtellerie recueillerait le bénéfice à partir de l'an prochain. Ces mesures prises ou projetées, ont pour objet principal de faciliter les investissements de manière à accélérer la modernisation des établissements hôteliers et à permettre la construction de nouveaux hôtels.

Les modalités d'application à l'industrie hôtelière des amortissements dégressifs viennent d'être fixées d'une manière particulièrement avantageuse. Le projet de réforme des taxes sur le chiffre d'affaires déposé par le Gouvernement contient des dispositions qui favorisent les investissements. L'assujetissement de l'hôtellerie à la T. V. A. allègera très sensiblement les charges fiscales supportées par les entreprises hôtelières qui viennent de s'équiper ou de se moderniser.

En ce qui concerne les entreprises saisonnières, dépendant trop des circonstances extérieures, le Gouvernement s'est efforcé d'alléger leurs charges en faisant dépendre le montant de la patente de la durée de la saison, mais c'est avant tout sur une meilleure répartition des vacances qu'il faut compter pour assurer à l'hôtellerie saisonnière une rentabilité normale.

L'hôtellerie parisienne.

Contrairement à ce qui se produit dans beaucoup de régions touristiques, l'hôtellerie parisienne ne souffre pas d'une rentabilité insuffisante ; mais sa capacité d'hébergement est en permanence très insuffisante. Le mouvement touristique mondial doit atteindre un plus grand développement dans les années à venir. Deux actions parallèles sont envisagées par le Gouvernement : la construction d'un très grand hôtel de classe internationale et l'encouragement de la modernisation de l'hôtellerie parisienne existante.

Tourisme social et activités touristiques à but non lucratif.

A. — *Définition et objectifs du tourisme social.*

Le tourisme social concerne d'importantes couches de la population qui, par la modicité de leurs moyens financiers ou par défaut d'habitudes ou d'informations sont tenues à l'écart des mouvements touristiques et du bénéfice des vacances.

Une enquête récente de l'institut national des statistiques et des études économiques révèle que 40 p. 100 de la population des villes de plus de 50.000 habitants ne vont pas en vacances, et que 41 p. 100 de ceux qui restent donnent pour raison le cout trop élevé d'un départ.

Il est donc important de créer les conditions propres à leur permettre l'accession effective au tourisme.

Diverses formules existent en France à cet effet, qui connaissent depuis quelques années un développement intéressant. Elles sont fort diverses et le plus souvent différentes des modes traditionnels de l'hébergement.

Une énumération non exhaustive en est donnée ci-après :

B. — *Différentes formules du tourisme social.*

Le camping.

a) Le camping représente le type d'hébergement le plus simple. L'emplacement seul est fourni au campeur qui doit transporter avec lui sa tente, son matériel de couchage et son matériel de cuisine et de repas.

Cette formule a pris une grande extension depuis la fin de la guerre, principalement sous forme collective et sur terrains aménagés ;

b) Ces derniers appartiennent pour plus de la moitié à des collectivités publiques (départements, communes), les autres, étant la propriété de clubs ou de particuliers.

Leur répartition géographique est très inégale. Les camps aménagés se sont créés en premier lieu dans les régions les plus attractives, notamment les côtes ensoleillées. Leur fréquentation est fonction des conditions climatiques parfois fort variables d'une année sur l'autre ;

c) Au point de vue administratif, cette activité relève du haut commissariat à la jeunesse et aux sports.

Le nouveau statut du camping, promulgué le 7 février 1959, a été complété plus récemment par les textes suivants :

— décret du 18 mars 1960, concernant les terrains aménagés et la création des commissions nationale et départementales ;

— arrêté du 30 mai 1960, relatif aux normes et qui ramène notamment à quatre le nombre des catégories prévues ;

— circulaires du 27 juillet 1960, fixant les redevances à percevoir, et du 12 août pour l'application des mesures sanitaires relatives au camping.

Le commissariat général au tourisme participe à l'élaboration de ces textes, en liaison avec les administrations intéressées, en raison précisément du grand nombre de touristes, dont un important pourcentage d'étrangers, qui ont recours à cette formule.

Il a pris l'initiative d'agréer en « Camps de tourisme » les camps aménagés susceptibles d'être recommandés en raison de leur standing et de la qualité de leurs installations. Une propagande spéciale est prévue en faveur de ces camps, singulièrement pour les marchés étrangers.

Cette notion est insérée dans les nouveaux textes de réglementation du camping déjà cités (arrêté du 30 mai 1960).

Une proposition en vue de sélectionner les terrains de première catégorie susceptibles d'être agréés en camps de tourisme est actuellement poursuivie.

Nombre de terrains en 1959 : 3.162.

Répartition : terrains municipaux : 1.482 ; terrains de clubs, 327 ; terrains privés, 1.353.

Nombre total de campeurs : 1956, 1.026.000 ; 1957, 1.700.000 ; 1958, 2.600.000 ; 1959, 3.050.000.

D'où l'on déduit que le nombre de campeurs a triplé en quatre ans.

Camps de tourisme :

A ce jour, on compte 23 camps de tourisme.

Total des campeurs : 165.462, dont 61 p. 100 de Français et 39 p. 100 d'étrangers.

Sur ce total on distingue : Suisses, 8,6 p. 100 ; Allemands, 8,2 p. 100 ; Hollandais, 6,9 p. 100 ; Belges, 5,2 p. 100 ; Britanniques, 4,7 p. 100 ; Scandinaves, 2,1 p. 100 ; Américains, 1 p. 100 ; Italiens, 0,6 p. 100 ; divers, 2 p. 100.

Pour le pourcentage d'étrangers, citons : Saint-Jean-de-Luz, 66 p. 100 ; Metz, 64 p. 100 ; le Touquet, 57 p. 100 ; Aix-en-Provence, 48 p. 100 ; Saint-Rambert-d'Albon, 47 p. 100.

Moyenne de séjour : 6 jours.

Une mention spéciale doit être faite du caravaning, forme de camping automobile itinérant qui connaît une grande vogue auprès des classes aisées (en France et à l'étranger), mais nécessite des terrains très bien aménagés et d'accès facile. Dans l'état actuel des choses, les réalisations d'équipement de cette nature sont encore très limitées ; cependant, on peut citer comme exemple de terrains spécialement aménagés à cet effet les camps de Mougins-Tournon (Ardèche), au Hameau de Breteuil (Seine-et-Oise), de Brives-Charensac (Haute-Loire) et de Tourves (Var) créé à l'entrée de la Côte d'Azur varoise par l'Automobile Club du Var.

Les villages de vacances.

a) Les villages de vacances peuvent être définis comme des installations de type pavillonnaire qui reçoivent dans des sites touristiques des clients désireux de séjourner en pension complète dans une atmosphère de vie collective.

Les villages de vacances créés à partir de 1947, sous forme de « villages de toile », ont tendance à se transformer en « villages de bungalows » formés de constructions légères. Les services communs (salle à manger, club-house, etc.) sont en général « en dur ». Les villages importants offrent un ensemble de distractions gratuites : natation, ski nautique, pêche sous-marine, ping-pong, volley-ball...).

De nombreux terrains de camping comportent quelques bungalows et sont exploités partiellement comme des villages de vacances ;

b) On peut évaluer à une centaine le nombre de villages de ces différents types. Ces établissements sont gérés par des particuliers, des sociétés commerciales ou des associations.

Il convient de signaler certains villages en dur : ceux du Touring-Club de France ainsi que les « Auberges du Soleil » de la S. N. C. F. (S. C. E. T. A.) qui sont surtout réservés aux étrangers (Hollandais, Anglais, Scandinaves), où le séjour est combiné obligatoirement avec le voyage en chemin de fer ;

c) Le prix de pension dans ces villages peut varier de 14 à 20 NF. Le fait de pratiquer des séjours à forfait semble constituer une méthode d'exploitation plus rentable que la formule du prix de pension quotidien en usage dans l'hôtellerie classique.

On peut évaluer de 75 à 100 le nombre des villages, représentant approximativement 25.000 places.

Deux exemples à citer :

— Touring-Club de France :

Cinq villages comprennent chacun 150 bungalows, soit un total de 750 bungalows.

La capacité totale étant de 3.500 places environ (fréquentation moyenne : 350.000 journées).

— S. C. E. T. A. :

Trois villages, soit 1.500 places pour 1960. Un de ces villages en Corse est ouvert aux Français, les deux autres étant réservés à des étrangers.

La fréquentation est d'environ 12.000 semaines-clients, soit 85.000 journées-séjour.

Saison : de Pâques à octobre, dont la moitié répartie sur juillet et août.

Le tourisme des jeunes.

a) De nombreuses associations se chargent de faciliter, de provoquer des échanges, de faire voyager la jeunesse dans des conditions pécuniaires très favorables. Un grand nombre d'étudiants français ou étrangers ont ainsi recours aux services de l'office du tourisme universitaire.

Leur nombre croissant pose d'ailleurs de constants problèmes d'accueil et d'hébergement. Le comité de coordination des associations d'échanges internationaux groupant diverses associations de jeunes se préoccupe de loger et d'accueillir : correspondants, jeunes en transit, stagiaires, voyages d'étude, sessions, voyages de vacances, etc... Un centre d'accueil situé à Saint-Aygulf appartient en propre à l'O. T. U. qui a accueilli en 1959 18.800 étudiants étrangers contre 13.800 en 1957. Pour 1960, on relève une augmentation d'environ 15 p. 100, soit de 55 p. 100 par rapport à 1957.

Les auberges de la jeunesse, de caractère international, constituent un réseau important de centres d'hébergement en France. Elles s'adressent plus spécialement aux jeunes et favorisent leur développement intellectuel et physique, en provoquant des contacts humains entre Français et étrangers.

En raison de leur caractère essentiellement éducatif, les auberges de la jeunesse relèvent administrativement du ministère de l'éducation nationale (haut commissariat à la jeunesse et aux sports).

276 auberges, représentant environ 10.000 lits.

La fréquentation totale a été de 465.000 nuitées en 1959, dont 235.000 d'étrangers.

Une légère augmentation du nombre des usagers est prévue pour 1960.

Parmi les étrangers et dans l'ordre d'importance des nuitées : Allemands, 46 p. 100 ; Anglais, 30 p. 100 ; Belges, 7 p. 100 ; Hollandais, 7 p. 100 ; Américains, 6 p. 100 ; Italiens, 4 p. 100.

Séjour moyen : Français, 4 jours ; étrangers, 6 jours.

Les réalisations d'équipement de cette nature peuvent cependant bénéficier de l'aide du commissariat général au tourisme sous la forme de prêts.

Les maisons familiales de vacances.

Elles apparaissent comme de petits hôtels mais s'en distinguent par le fait que leurs pensionnaires participent au service et qu'elles comportent, en outre, des moyens éducatifs, culturels, sportifs et une organisation des loisirs. Ce sont des établissements de caractère social qui font l'objet d'un agrément du ministère de la santé publique.

Elles ne réalisent par principe aucun bénéfice et ont souvent recours, pour équilibrer leur budget, aux subventions des caisses d'allocations familiales.

Le nombre total des maisons familiales de vacances agréées prévu pour la fin de 1960 est de 450, représentant 22.500 places.

Ces maisons son occupées en moyenne quatre-vingts jours par an à 100 p. 100. Les prix pratiqués sont de 7 à 10 NF.

On estime le nombre des nuitées à 1.800.000 pour 1960 contre 1.500.000 en 1959.

La demande potentielle a été évaluée d'après une enquête de la santé publique, à 2 millions d'usagers citadins.

Une statistique récente portant sur 218 maisons, fait apparaître une fréquentation de 7.219 familles, soit 11.833 adultes et 18.997 enfants, d'où une moyenne de 2,6 enfants par famille.

Refuges de montagne.

120 refuges représentant 4.400 lits.

Nombre d'arrivées en 1959 : 40.000, soit environ 67.500 nuitées.

Pourcentage de Français : 90 p. 100 ; étrangers : 10 p. 100.

Les gîtes.

a) Les gîtes ruraux constituent un renouveau du logement chez l'habitant. Ils présentent le double avantage de donner un regain d'activité à certaines régions déshéritées, spécialement en montagne, et de permettre des vacances à des catégories sociales d'usagers de condition modeste.

Ce mouvement contribue donc à freiner l'exode des populations rurales et permet un rapprochement social entre travailleurs citadins et ruraux.

Il s'agit de la création ou de l'aménagement dans les locaux ruraux disponibles, d'un logement ou d'une pièce, destinés à être mis, pendant la période de vacances, à la disposition d'une famille urbaine.

Leur développement a été rendu possible par l'aide du ministère de l'agriculture (direction générale du génie rural), du commissariat général au tourisme, de la caisse nationale de crédit agricole, de la caisse centrale du crédit hôtelier.

Les loueurs sont groupés au sein de la fédération nationale des gîtes de France qui assume leurs rapports avec les pouvoirs publics et édite un annuaire ;

b) L'aménagement, l'entretien et le développement des gîtes sont définis par la charte des gîtes de France. Il existe trois catégories de réalisations :

— gîtes ruraux (appartenant à des exploitants agricoles ou à des artisans ruraux) ;

— gîtes touristiques (appartenant à des propriétaires non exploitants et même non ruraux) ;

— gîtes communaux (locaux appartenant aux collectivités locales).

Le mouvement des gîtes connaît un nouveau développement en étendant son activité aux propriétaires, quels qu'ils soient, de maisons rurales susceptibles d'être aménagées selon sa formule et à condition de signer la charte des gîtes de France. Il permettra ainsi la récupération de nombreuses maisons semi-abandonnées.

Les gîtes présentent un grand intérêt pour la solution du problème des vacances des Français, ainsi que pour l'éveil des régions agricoles à l'activité touristique.

Le nombre des gîtes est d'environ 2.500 pour 1960 (3.000 sont prévus pour 1961).

Ils représentent une capacité de 13 à 15.000 places.

Il serait souhaitable que les gîtes ruraux soient exemptés de la taxe sur les meublés, taxe qui freine leur développement.

Les auberges.

Dans une telle énumération, il est nécessaire de mentionner également les nombreuses petites auberges à la campagne, qui ne sont pas susceptibles, même après travaux, de remplir les conditions de classement en hôtels de tourisme, mais dont les prix pratiqués en font une formule de tourisme social.

Une charte, élaborée par les services du commissariat général au tourisme, va permettre d'encourager leur modernisation en recourant notamment aux crédits du fonds de développement économique et social et à l'aide des collectivités départementales pour garantir les prêts et bonifier l'intérêt de ceux-ci.

Cette initiative, qui a éveillé un très vif intérêt dès son lancement, doit connaître un développement rapide.

Résultats de la campagne de lancement (cinq mois) :

On dénombre 45 auberges, soit environ 350 chambres et près de 1.000 places.

Les auberges sont réparties dans vingt-neuf départements parmi lesquels on peut citer : Allier, Jura, Haute-Savoie, Bas-Rhin, Isère.

Aide apportée au tourisme social par le commissariat général au tourisme.

En ce qui concerne leur financement, les formules énumérées ci-dessus reçoivent une aide importante des pouvoirs publics en raison de leur caractère social, soit au moyen de subventions, soit, en ce qui concerne le commissariat général au tourisme, par des prêts accordés sur les crédits mis à sa disposition sur le fonds de développement économique et social.

Ces prêts sont consentis à raison d'un autofinancement de 50 p. 100 en principe et au taux de 5 p. 100. Leur montant maximum est de 250.000 NF et leur durée de deux à quatorze ans.

Camping, 1,28 million de nouveaux francs ;

Centres d'accueil, chalets, refuges, auberges de jeunesse, 1,28 million de nouveaux francs ;

Maisons familiales de vacances, 0,50 million de nouveaux francs ;

Gîtes, 0,12 million de nouveaux francs.

Villages de vacances, 0,40 million de nouveaux francs ;

Auberges, 0,95 million de nouveaux francs ;

Caravaning, 0,52 million de nouveaux francs.

Total, 5,05 millions de nouveaux francs.

Le montant des crédits accordés par le commissariat général au tourisme a été de :

190,1 millions de francs (1,90 million de nouveaux francs) en 1958 ;

276,1 millions de francs (2,76 millions de nouveaux francs) en 1959.

Au total, depuis 1956, l'ensemble des prêts accordés s'est élevé à 1.300 millions de francs ou 13 millions de nouveaux francs.

Le troisième plan d'équipement.

L'équipement du « Tourisme social » est appelé à tenir, dans la mise en œuvre du 3e plan de modernisation et d'équipement — pour la période 1958-1962 — une place particulièrement importante.

Le plan se préoccupe en effet de son extension, tant en fonction de l'évolution des courants touristiques que du développement économique régional.

Les objectifs 1962, d'après la commission du tourisme, prévoient à ce titre :

Objectifs clientèle : 55 millions de journées :

Marché intérieur : 49 millions ;

Marché étranger : 6 millions, surtout Bénélux, Allemagne, Grande-Bretagne, Scandinavie.

Objectifs équipement :

Terrains de camping aménagés, 1.650 dont 250 classes internationales ; villages de vacances, 100 ; auberges de jeunesse, 150 ; gîtes, 15.000 ; maisons familiales de vacances, centres d'accueil divers, chalets refuge, 500.

Coût des travaux : 170 millions de nouveaux francs, dont 30 de subventions diverses et 70 de prêts.

L'équipement collectif.

Le commissariat au tourisme poursuit la réalisation de l'équipement collectif parallèlement à celle de l'équipement hôtelier, leur rentabilité se conditionnant réciproquement.

Depuis lors, dans le cadre des commissions spécialisées du Conseil supérieur du tourisme, un plan d'équipement a été établi en deux têtes de chapitres : l'équipement nautique et l'équipement de la montagne.

I. — *Plan d'équipement nautique.*

Le commissaire général au tourisme, dans le cadre des commissions spécialisées du Conseil supérieur du tourisme, a fait appel à un certain nombre de techniciens et de pratiquants du nautisme pour mettre au point un plan d'équipement nautique.

Le sport nautique est pratiqué par une clientèle étrangère particulièrement intéressante au point de vue des apports de devises et, de façon plus générale, les sports nautiques se développent au moins autant que les sports d'hiver.

Une première tranche de travaux, qui comporte quatre parties, a été en principe retenue :

Côte corse, Côte méditerranéenne, Côte atlantique et Manche, équipements d'eau douce.

Il s'agit d'un plan de première urgence et qui comprendrait notamment l'équipement du port de Hyères, Théoule, la Trinité-sur-Mer, la Rochelle, Ouistreham, Saint-Florent, Calvi, Bonifacio, Bastia, Porto-Vecchio, Ajaccio, Cargèse. Certains ports du Var et le port de Nice feront d'ailleurs l'objet d'une étude particulière en vue de leur inclusion dans ce plan.

En ce qui concerne l'équipement d'eau douce, l'aménagement d'un port aux Andelys, sur les bords de la Seine, a été retenu.

Pour le moment, ce plan n'est pas définitif et les projets précis énumérés ne doivent être considérés qu'à titre indicatif, car ils font encore l'objet de discussions au sein des instances compétentes. Les dossiers techniques sont établis en liaison avec la direction des ports maritimes.

Nous avons tenu, cependant, à vous donner un aperçu de ce que sera ce plan et des méthodes selon lesquelles il a été élaboré.

Au titre du fonds de développement économique et social, un volume de crédit de l'ordre de 1.250.000 NF sera dégagé et utilisé à différents travaux d'infrastructure et de superstructure.

Une suggestion présentée en commission par notre collègue Padovani, député des Bouches-du-Rhône, permettrait d'accélérer l'équipement des ports de plaisance.

En effet, les possesseurs de bateaux de plaisance à moteurs qui ne bénéficient plus du carburant détaxé versent donc d'une façon indirecte une contribution pour le fonds spécial d'investissement routier, alors qu'ils n'utilisent d'aucune façon cette essence sur les routes. Aussi M. Padovani propose-t-il que la partie de la taxe sur les carburants qui revient actuellement au fonds spécial d'investissement routier soit versée à un organisme chargé de l'amélioration des ports de plaisance et, notamment, de tous les petits ports qui jalonnent nos côtes et qui vivent exclusivement de plaisanciers.

II. — *Plan d'équipement de la montagne.*

Le plan d'équipement de la montagne pour lequel les techniciens les plus divers et les plus avertis en la matière ont été consultés s'est inspiré des considérations suivantes :

A. — Eviter l'éparpillement des crédits sur des projets d'intérêt secondaire et ne retenir que des projets d'un intérêt touristique incontestable.

A cet égard, les critères retenus sont les suivants :

a) Altitude, enneigement, ensoleillement, étendue et variété du domaine skiable, facilités d'accès, possibilité d'utiliser l'équipement en vue de la saison d'été ;

b) Capacité d'hébergement des stations à équiper ;

c) Que les opérations envisagées concourent au développement des économies régionales

d) Promouvoir une politique des grands ensembles :

Les responsables se sont attachés à ne retenir que des opérations s'inscrivant dans le cadre de réalisation de grands ensembles susceptibles de retenir la clientèle étrangère.

Ceci ne veut pas dire que l'on n'équipe pas, éventuellement, de petites stations : mais elles doivent répondre aux critères d'enneigement, d'altitude et de capacité d'hébergement, et elles doivent se situer dans une zone touristique dans le cadre de laquelle elles concourrent à constituer de grands ensembles.

B. — Les projets retenus répondent également à la préoccupation de mettre nos stations en état de soutenir la concurrence avec les stations étrangères, dont les équipements se sont développés sans arrêt depuis dix ans.

Il est entendu que ces diverses réalisations s'échelonneront sur plusieurs années et que, dès lors, ce plan intérimaire sera intégré dans le 4e plan.

Compte tenu de ces considérations, les projets retenus dans l'équipement de la montagne comportent deux catégories de réalisations :

— d'une part, la création d'ensembles nouveaux ;

— d'autre part, compléter l'équipement des stations déjà existantes ayant fait leur preuve.

En ce qui concerne la création d'ensembles nouveaux : deux grands projets ont été retenus, correspondant à des zones touristiques exceptionnellement bien situées, tant au point de vue de la beauté des sites qu'au point de vue de l'enneigement :

— d'une part, l'équipement des trois vallées et notamment de la vallée des Belleville, dans le département de la Savoie ;

— d'autre part, l'aménagement de la vallée de l'Ubaye et du haut Verdon, dans les Basses-Alpes, autour du col d'Allos.

En ce qui concerne la création de la station de Saint-Martin-de-Belleville, bien qu'il s'agisse de la création d'une station nouvelle, ce projet apparaît comme le prolongement de l'équipement de la station de Courchevel, dont le succès est incontestable et qui a acquis une réputation mondiale. Le succès qu'a connu la station de Courchevel est tel que l'aménagement de la vallée des Belleville est apparu aujourd'hui comme nécessaire.

En ce qui concerne l'équipement de la vallée de l'Ubaye-Verdon (l'aménagement de la station de la Foux-d'Allos en est la première tranche), le choix a été déterminé par le fait qu'il y avait lieu de créer une station de classe internationale dans ces Alpes du Sud qui, jusqu'ici, ne sont pas suffisamment exploitées.

La masse considérable des skieurs qui se trouvent dans le périmètre allant de Valence à Nice, en passant par Marseille, et dans lesquels il faut inclure, sans doute, la clientèle étrangère qui séjourne sur la Côte d'Azur, pourra ainsi se rendre dans une région qui jouit à la fois d'un ensoleillement et d'un enneigement excellents (climat de la Côte d'Azur et, cependant, possibilité de faire du ski du 15 décembre au 1er mai).

En ce qui concerne les aménagements complémentaires des stations déjà existantes, les projets suivants ont été retenus :

— un projet intéressant l'ensemble Val d'Isère-Tignes ;

— la station de l'Alpe-d'Huez (Isère) ;

— la construction d'un téléférique aux Grands-Montets près de Chamonix ;

— la modernisation de la station des Houches ;

— l'aménagement de la station de Valloire en Savoie ;

— l'aménagement de la Clusaz en Haute-Savoie ;

— l'aménagement de la zone de Megève-Combloux ;

— l'aménagement de la station des Deux-Alpes dans l'Isère ;

— l'aménagement de la station de Vars dans les Hautes-Alpes ;

— enfin, dans les Pyrénées, la station de Barèges.

Le téléférique des Grands-Montets a été conçu en vue des championnats du monde de ski qui auront lieu à Chamonix en 1962 ; les travaux sont déjà commencés et il est inutile d'insister sur l'importance de cette manifestation et sur l'intérêt qui s'attache à ce qu'une station française puisse être dotée d'un équipement de grande qualité.

Le problème du financement.

Une première tranche de travaux pourra être réalisée dès la fin de 1960 et au cours de 1961 correspondant à un montant total de 19.163.600 NF.

— sur cette somme, 6.120.000 NF sont des crédits d'Etat qui sont octroyés sur le fonds de développement économique et social,

— 3.590.000 NF seront accordés par le Crédit national sur ses fonds propres,

— et 1.600.000 NF par le fonds de gestion des emprunts unifiés.

Ce qui fait un total d'environ 11.500.000 NF en financement public ou semi-public.

Depuis trois ans, les crédits d'Etat du fonds de développement économique et social avaient été refusés par le Gouvernement pour l'équipement collectif des stations, de sorte que celui-ci était pratiquement stoppé.

Le rétablissement de ces crédits constitue un succès pour la relance de l'équipement collectif, non seulement en raison de leur volume, mais en raison du fait que leur intervention provoque celle de capitaux privés qui n'hésitent plus désormais à s'investir dans des projets financés par l'Etat. En effet, en ce qui concerne le seul équipement collectif de la montagne, l'effort privé sera de l'ordre de 9.600.000 NF. Mais surtout ces crédits d'équipement provoqueront, d'une façon générale, des financements privés de tous ordres et considérables.

Une seconde tranche de travaux qui devra faire l'objet d'un financement en 1962 va être étudiée et définie prochainement dans le cadre des commissions de travail spécialisées du commissariat général au tourisme et du conseil supérieur du tourisme.

Telles sont les grandes lignes de la politique de l'équipement définie en 1960 dont la mise en œuvre est commencée.

Pêche et chasse.

Ces deux sports pratiqués par de nombreux touristes ont droit, en raison du très grand nombre de leurs pratiquants, ainsi qu'en raison des nombreuses professions à qui ils apportent un travail régulier, à une protection toute spéciale des pouvoirs publics.

Les pêcheurs à la ligne qui en 1959 ont pris 2.542.048 permis et ont versé plus d'un milliard d'anciens francs pour les timbres piscicoles, espèrent qu'une répression sévère sera mise en œuvre pour lutter contre la pollution des eaux et contre le braconnage (encouragé souvent par des restaurateurs peu scrupuleux).

En 1959, 1.647.535 permis de chasse ont été délivrés en France métropolitaine. Cette activité fait la richesse de certaines régions déshéritées, en assurant pendant plusieurs mois de l'année un courant touristique important.

La pêche sous-marine est une activité nouvelle qui, depuis plusieurs années, prend un développement très important le long de nos côtes, est régie par l'arrêté du ministère de la marine marchande du 4 juin 1951. Mais à la suite de différends intervenus entre les marins pêcheurs professionnels et les pêcheurs à la nage, le Gouvernement s'est trouvé dans l'obligation de repenser le problème afin de préciser les droits et devoirs de chaque catégorie de pêcheurs. Un nouvel arrêté doit être promulgué dans quelques mois dans ce sens.

Etalement des vacances.

Nous insistons à nouveau sur l'urgence qu'il y a à ce que le Gouvernement repense complètement le problème des périodes de vacances.

Il apparaît nécessaire d'élargir au maximum la période des vacances, afin d'éviter que pendant les mois de juillet et août les stations touristiques soient surpeuplées et que Paris n'offre aux yeux des visiteurs étrangers que l'image d'une ville morte.

Dans ce sens, il serait utile d'encourager les administrations, les banques, les compagnies d'assurances ainsi que les grands magasins à étaler leurs congés sur plusieurs mois.

Il conviendrait dans ce but d'encourager les amateurs de plus en plus nombreux de sports d'hiver à prendre leur congé durant les mois de décembre, janvier et février, mois favorables à leur activité, ce qui en plus de l'effet salutaire d'un séjour en haute montagne permettrait un étalement de la période des vacances.

De plus l'expérience de deux années nous a montré la nécessité de reviser la date des vacances scolaires. Il faudrait que la date de ces vacances ne soit pas rigide et puisse être modifiée selon le besoin des régions, le manque de main-d'œuvre familiale au moment des moissons et des vendanges se faisant sentir cruellement dans nos campagnes.

Ce problème déjà posé par votre commission l'année dernière doit être résolu sans tarder, dans un sens libéral. Le Gouvernement devrait donner le ton en prenant des décisions constructives pour les vacances scolaires.

Conclusion.

En conclusion de cet avis, on peut constater que malgré l'effort consenti par le Gouveremnt, cet effort s'avère encore nettement insuffisant.

Dans l'hôtellerie et la restauration, il serait du plus grand intérêt d'encourager le développement des menus « tout compris », car les touristes étrangers comprennent mal les subtilités de nos restaurateurs et ont l'impression d'être lésés.

Dans le domaine des prix, il est urgent de renforcer le contrôle, non seulement dans l'hôtellerie, les bars et les cafés, mais également dans les épiceries, qui dans certaines régions touristiques, ne vendent presque qu'exclusivement aux touristes.

Des abus ont été signalés, abus qui portent le plus grave préjudice à notre tourisme et à notre réputation dans le monde.

La commission de la production et des échanges unanime souhaite qu'une collaboration plus étroite se rétablisse entre le Parlement et les services du commissariat au tourisme. Elle désirerait comme par le passé être informée de tous les grands problèmes intéressant le tourisme français.

Reconnaissant néanmoins l'effort fait par le Gouvernement et dans l'espoir que de nouvelles mesures gouvernementales permettront un développement harmonieux de notre tourisme, la commission de la production et des échanges donne un avis facorable à l'adoption des crédits du tourisme dans le budget de 1961.

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de **loi de finances pour 1961 (crédits des travaux publics et des transports : voies navigables et ports)**. — Rapporteur spécial : M. Denvers.

ANNEXE N° 29

LES VOIES NAVIGABLES ET LES PORTS

Le budget des voies navigables et des ports pour 1961 se situe, comme l'ensemble du budget des travaux publics, à peu près au niveau de celui de l'an passé. Compte tenu de l'évolution des prix d'une année à l'autre, le volume des travaux qu'on pourra effectuer en 1961 sera vraisemblablement identique à celui de 1960. Cette constatation pourrait être satisfaisante dans la mesure où il n'y aurait pas un important retard à rattraper dans tous les domaines : entretien et équipement.

Dans le tableau ci-après, votre rapporteur a rassemblé les principales dépenses d'entretien, les subventions et les principales dépenses d'équipement concernant les ports et les voies navigables.

Budgêt des voies navigables et des ports.
(En millions de nouveaux francs.)

DÉSIGNATION	Loi de finances 1960	PROJET de loi de finances 1961.	DIFFÉRENCE
I. — *Principales dépenses d'entretien et réparations.*			
Voies de navigation	56,903	58,593	+ 1,690
Ports maritimes	34,238	35,018	+ 0,780
Etablissements de signalisation maritime	11,420	11.800	+ 0,380
II. — *Interventions publiques.*			
Exploitation réglementée des voies navigables	11	10,000	— 1,000
Subventions aux ports autonomes.	5,560	5,782	+ 0,222
III — *Principales dépenses d'équipement.*			
Voies de navigation	79,220	99,050	+ 19,830
Ports :			
— de commerce	107,260	107,218	— 0,042
— de pêche	6,110	4,130	— 2,280
Etablissements de signalisation maritime :			
Métropole	5,350	7,524	+ 2,174
Outre-mer	4,120	5,913	+ 1,793
Travaux de défense contre les eaux :			
Investissement de l'Etat	5,120	1,500	— 3,620
Subventions d'équipement	11,080	16,090	+ 5,010

Les dépenses d'entretien sont en très faible augmentation (3 à 4 p. 100), légèrement supérieure à celle qui ressort du tableau général, en raison de l'interférence d'opérations purement comptables (virements et transferts) qui viennent fausser la comparaison des dotations.

L'insuffisance des crédits d'entretien est soulignée chaque année, sans grand résultat. C'est une fausse économie qui provoqua ultérieurement des dépenses considérables de reconstitution. Votre commission insiste, en particulier auprès du ministre des finances, pour que des crédits plus substantiels soient accordés à l'entretien.

Il serait vain que l'Etat et certaines collectivités conjugent actuellement leurs efforts pour rénover notre réseau de navigation et doter nos ports d'un équipement moderne, si le capital ainsi constitué devait de nouveau être laissé à l'abandon.

Les interventions de l'Etat concernent surtout l'aide à la batellerie, réduite de 1 million de nouveaux francs — et dont il sera question plus loin — et la subvention aux ports autonomes pour contribution aux dépenses d'entretien des accès.

Les dépenses en capital constituent en grande partie la traduction de la loi-programme d'équipement des ports et des voies navigables.

Les autorisations de programme s'élèvent :

— pour les voies navigables à 130 millions de nouveaux francs (+ 12,6) ;

— pour les ports de commerce à 119,940 millions de nouveaux francs (+ 17,940) ;

— pour les ports de pêche à 14,360 millions de nouveaux francs (+ 13,360).

Les crédits de paiement atteignent :

— pour les voies navigables : 99,050 millions de nouveaux francs (+ 19,830) ;

— pour les ports de commerce : 107,218 millions de nouveaux francs (— 0,042) ;

— pour les ports de pêche : 4,130 millions de nouveaux francs (— 2,280).

L'année 1961 verra donc d'importantes réalisations dans le domaine des voies navigables. Par contre, le retard pris dans l'équipement de nos installations portuaires s'accentuera au cours de la même période, en raison de l'insuffisance de crédits complémentaires.

LES VOIES NAVIGABLES

Le trafic des voies navigables après avoir progressé régulièrement de 1953 à 1956 a connu une période de légère régression de 1956 à 1959. Il semble que l'année 1960 s'annonce plus favorable.

Evolution du trafic total des voies navigables.
(En millions de tonnes.)

ANNÉES	TONNES	TONNES-KILOMÈTRES
1930	53,3	7.266
1939	38,7	6.908
1945	15,3	2.616
1953	50,7	7.923
1954	52,5	8.282
1955	58,3	8.839
1956	62,2	9.148
1957	66,3	9.763
1958	63,7	9.324
1959	62,5	9.348

En 1959, par suite de la diminution des importations de charbon, le tonnage total ne représente que 98 p. 100 de celui de 1958, mais le tonnage kilométrique a très légèrement augmenté.

Par nature de trafic, les résultats de 1959 ont été les suivants :

Trafic total par nature de trafic.

NATURE DU TRAFIC	TONNES	TONNES-KILOMÈTRES	NOMBRE de voyages.	CHARGEMENT moyen.	DISTANCE de transport moyenne.
Trafic intérieur (1)	44.286.438	6.772.737.569	216.375	205	153
Exportations (1)	6.381.589	822.235.912	19.153	333	129
Chargements en France	50.668.027	7.594.973.581	235.528	215	150
Importations (2)	6.461.129	794.170.727	19.783	329	123
Transit (2)	5.355.370	958.437.318	11.713	457	179
Entrées en France	11.816.499	1.752.608.045	31.496	375	148
Totaux des chargements ou entrées en France	62.484.526	9.347.581.526	267.024	234	»

(1) Tonnages chargés pendant l'année.
(2) Tonnages entrés en France pendant l'année sur bateaux de navigation intérieure.

Par groupes de marchandises, le trafic se décompose commesuit :

Trafic total par groupe de marchandises.

DÉSIGNATION DES GROUPES DE MARCHANDISES	TONNES	TONNES-KILOMÈTRES	NOMBRE de voyages.	CHARGEMENT moyen.	DISTANCE de transport moyenne.
Combustibles minéraux	12.014.760	2.032.034.202	36.003	334	169
Minéraux et matériaux de construction	27.287.495	2.644.555.158	150.036	175	101
Engrais et amendements	1.916.754	231.352.093	5.042	380	121
Bois à brûler et bois de service	377.018	115.647.571	2.306	163	307
Produits fabriqués de l'industrie métallurgique	3.462.662	679.993.062	11.807	293	196
Matières premières de l'industrie métallurgique	1.956.874	303.332.140	6.637	295	155
Produits industriels	2.209.780	552.267.951	9.237	239	250
Produits agricoles	3.749.021	660.880.744	15.804	237	176
Produits alimentaires	1.470.936	341.897.680	5.816	253	232
Hydrocarbures	9.039.226	1.785.620.923	23.836	379	198
Totaux	62.484.526	9.347.581.524	267.024	234	150

Au cours du premier semestre 1960, le trafic s'est élevé à 32.645.773 tonnes. Comparativement au premier semestre de 1959, l'augmentation du tonnage transporté est d'un peu plus de 6 p. 100.

Les dépenses d'entretien.

Elles s'élèvent à 58.593.578 NF contre 56.903.578 en 1960, soit une augmentation de 3 p. 100. Il faut toutefois noter que des virements de crédits de ce chapitre à d'autres chapitres du budget faussent légèrement la comparaison : l'augmentation est en réalité de 2.300.000 NF. Néanmoins, les crédits d'entretien demeurent insuffisants et il ne sera pas possible de procéder à une série d'opérations indispensables, au risque de voir se poursuivre la dégradation du réseau.

De nombreux ouvrages d'art et canaux ont été laissés dans un état de délabrement qui nécessiterait une remise en état générale.

Votre commission, tout en reconnaissant qu'une telle action ne peut être réalisée au cours d'un seul exercice budgétaire, souhaiterait que soit retenu le principe d'un plan plus substantiel étalant sur quatre ou cinq années l'ensemble des travaux de réfection indispensables à la conservation du réseau.

L'aide à la batellerie.

Les crédits affectés à l'exploitation réglementée des voies navigables sont en diminution de 1 million de nouveaux francs par rapport aux crédits votés en 1960.

Le tableau ci-dessous donne la décomposition des crédits :

DÉSIGNATION	CRÉDITS votés de 1960.	PROJET de loi de finances 1961.
	Nouveaux	francs.
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée	5.450.000	5.700.000
Exploitation de la traction sur diverses voies	3.600.000	2.900.000
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946	1.230.000	1.230.000
Indemnités compensatrices sur les frets	750.000	750.000
Compensation temporaire pour difficultés de navigation	1.500.000	2.500.000
Totaux	12.530.000	13.080.000
A déduire :		
Produit des taxes de visa et d'exploitation	1.530.000	3.080.000
Montant net pour le chapitre	11.000.000	10.000.000

L'aide à la batellerie — dénommée « compensation temporaire pour difficultés de navigation » — correspond aux abaissements de frets parallèles à l'accentuation du nuancement des tarifs de chemins de fer datant de janvier 1959.

Ce poste avait été abaissé de 3.000.000 de nouveaux francs à 1.500.000 nouveaux francs en 1960, compte tenu de ce que l'on comptait procéder à certains aménagements parallèles de la part de la S. N. C. F. et de la voie d'eau susceptibles de compenser les pertes de recettes résultant du nuancement. La difficulté pratique de tels aménagements n'a pas permis jusqu'à présent de les faire aboutir.

Il faut noter également :

— le doublement de la taxe de visa des conventions d'affrètement qui réduit la charge de l'Etat de 1.500.000 nouveaux francs ;

— une atténuation des déficits des sociétés de traction (700.000 NF) qui doit être obtenue par une majoration des tarifs de traction sur berges envisagées pour le début de l'année 1961, sous la condition qu'intervienne à la même date une majoration des frets de la navigation intérieure coïncidant avec une hausse de même ordre des tarifs de chemins de fer.

Les dépenses d'équipement.

A. — L'exécution de la tranche 1960 de la loi de programme

Conformément aux dispositions de la loi de programme, les travaux d'équipement entrepris en 1960 ont été les suivants :

TRAVAUX	OBSERVATIONS
Mise à l'enfoncement liaison Dunkerque—Valenciennes: Aménagement du canal d'Aire. Construction de l'écluse d'Arques—Fontinettes. Suppression de l'écluse de Neuville (1re tranche).	Engagé en partie, complément à l'instruction.
Achèvement du canal du Nord: 3e section. Etudes 1re et 2e sections. Traversée des marais de la Somme.	Idem.
Mise à l'enfoncement du canal de la Marne au Rhin et ses antennes: Reconstruction de l'écluse de Réchicourt. Aménagement Moselle et Marne au Rhin.	Idem.
Mise à l'enfoncement du canal du Rhône au Rhin: Section Niffer—Mulhouse. Section Neuf-Brisach—Strasbourg. Améliorations diverses du bief de partage des Vosges.	Idem.
Aménagement de la Haute-Seine: Reconstruction du barrage de Coudray. Suppression du barrage de Citanguette. Suppression du bief de la Madeleine. Etudes générales.	Idem.
Aménagement de la Basse-Seine: Ouvrages de Méricourt. Ecluse ND de la Garenne et dragages de Port-Villez.	Engagements faits et travaux en cours.

Les crédits de la partie complémentaire du budget 1960 ont permis les opérations principales (1) suivantes :

TRAVAUX	OBSERVATIONS
Escaut. — Construction écluse Pont-Malin...	Engagé en partie, complément à l'instruction.
Scarpe. — Reconstruction et allongement de l'écluse de Courchelettes.	Engagements terminés. Travaux en cours.
Canal de Saint-Quentin. — Réfection biefs de Saint-Waast et d'Honnecourt.	»
Port de Strasbourg. — Extension du bassin aux pétroles.	»

(1) Il s'agit seulement d'opérations d'un montant supérieur à 1 million de nouveaux francs.

B. — Les crédits pour 1961

Le budget de 1961 propose d'ouvrir :

— 130 millions de nouveaux francs *d'autorisation de programme* dont : 98 millions de nouveaux francs pour la deuxième tranche de la loi de programme et 32 millions de nouveaux francs pour les travaux nouveaux complémentaires.

— 99,050 millions de nouveaux francs *de crédits de paiement* dont : 73,05 millions de nouveaux francs pour la poursuite d'opérations en cours, 19,6 millions de nouveaux francs pour les travaux de la loi de programme, 6,4 millions de nouveaux francs pour les opérations nouvelles complémentaires.

Les autorisations de programme sont en augmentation de 12,6 millions de nouveaux francs (dont 7,52 millions de nouveaux francs pour les réévaluations) et les crédits de paiement de 19,83 millions de nouveaux francs.

C. — La tranche 1961 de la loi de programme

Il avait été prévu, en autorisations d'encouragement, 98 millions de nouveaux francs dans la loi de programme et c'est bien ce montant total qui a été incrit dans la loi de finances.

Il n'y a que de faibles variations à l'intérieur de ces 98 millions et elles résultent de décisions prises l'an passé, comme celles concernant la Haute-Seine et le canal de la Marne au Rhin.

Sur ce point, les engagements ont été tenus, ainsi que le montre le tableau ci-dessous.

Il ne devrait pas y avoir de retard dans l'exécution de la loi de programme relative aux voies navigables.

Equipement des voies de navigation intérieure.
(Travaux prévus à la loi de programme.)

NATURE DES OPÉRATIONS	AUTORISATIONS d'engagement prévues. Dans la loi de programme.	AUTORISATIONS d'engagement prévues. Dans la loi de finances 1961.	FONDS de concours.
	(En millions de nouveaux francs.)		
Tranche 1961 des travaux de mise à 2,20 mètres de la liaison Dunkerque—Valenciennes	22	22	14
Tranche 1961 des travaux d'achèvement du canal du Nord............	27	27	54
Tranche 1961 des travaux d'aménagement de la Basse-Seine............	14	14	10
Tranche 1961 de travaux d'aménagement de la Haute-Seine............	14	(1) 17	9,5
Tranche 1961 des travaux d'aménagement du canal de la Marne au Rhin et de ses antennes.........	15	(2) 13,9	»
Tranche 1961 des travaux d'aménagement du canal du Rhône au Rhin	6	4,1	»
Totaux	98	98	87,5

(1) En augmentation de 3 millions de nouveaux francs, mais la tranche de 1960 avait été réduite de 2,8 millions de nouveaux francs.

(2) En diminution de 1,1 million de nouveaux francs, mais la tranche de 1960 avait été augmentée de 2 millions de nouveaux francs.

Tous les fonds de concours prévus seront fournis par l'O. N. N., déduction faite de la participation escomptée des départements du Nord et du Pas-de-Calais aux travaux de mise à 2,20 m de la liaison Dunkerque—Valenciennes, qui est évaluée à 9.000 nouveaux francs.

Pour assurer, en 1961, le versement de ces fonds de concours correspondant, d'une part, aux opérations nouvelles qui seront engagées en 1961, d'autre part, aux opérations engagées en 1960, l'O. N. N. sera vraisemblablement appelé à contracter environ 25 millions de nouveaux francs d'emprunt au cours de l'année 1961.

En ce qui concerne les opérations non inscrites à la loi de programme, il est actuellement envisagé d'engager, notamment, en 1961, les opérations suivantes, sans que cette liste, qui exige encore des mises au point, puisse être considérée comme définitive :

DESIGNATION	FINANCEMENT		
	Article 1er.	Article 2.	Fonds de concours.
	(En milliers de nouveaux francs.)		
Canal de la Deûle:			
Dérivation de Loos-lès-Lille	»	3.315	1.115
Canal de Saint-Quentin:			
Réfection des berges dans le bief de Fontaines-les-Clères	»	1.000	»
Canal latéral à l'Oise:			
Elargissement entre Primprez et Ribécourt	250	250	»
Yonne:			
Etanchement du barrage de Joigny	»	300	»
Marne:			
Restauration de berges des canaux de Chelles et de Chalifert	500	»	»
Haute-Seine:			
Aménagement de l'écluse de Marolles	»	550	»
Basse-Seine:			
Signalisation et balisage	»	400	»
Restauration du barrage de Poses	»	1.500	»
Reconstruction de l'ancien quai de Paris à Rouen	3.000	»	»
Canal de Tancarville:			
Restauration de berges	»	300	»
Canal de la Marne au Rhin:			
Elargissement du pont-canal de Troussey	»	350	»
Réfection de cunettes	»	150	»
Canal de l'Est (branche Nord):			
Déblaiement du pont de Revin	200	»	150
Canal des Ardennes:			
Restauration du souterrain de Saint-Aignan	»	400	»
Canal de l'Est (branche Sud):			
Défenses de berges	»	500	»
Canal des Houillères de la Sarre:			
Réfection de cunettes	»	580	»
Rhône:			
Construction du port du Pontet à Avignon	»	420	630
Opérations diverses	600	3.385	1.505
Participation à la reconstruction de ponts ferroviaires et routiers	6.500	»	»
Totaux	11.050	13.430	3.250

Les fonds de concours proviendront :

— pour la dérivation du canal de la Deûle à Loos, du département du Nord;

— pour la construction du port du Pontet, de la chambre de commerce d'Avignon;

— éventuellement des collectivités locales pour les opérations diverses.

On ne saurait passer sous silence l'important effort financier de la profession batelière et des collectivités locales qui contribuent à la modernisation de notre réseau fluvial.

Cette année, en engagements, 87,5 millions de nouveaux francs s'ajouteront aux 98 millions de nouveaux francs de fonds d'Etat pour la réalisation de la deuxième tranche.

On peut donc regretter que le Gouvernement ait cru devoir dans ces conditions proposer l'augmentation de la taxe sur les transports par navigation, instituée par la loi du 4 août 1956 et destinée à remplacer la taxe sur les prestations de services.

Les taux de cette taxe passeront :

— pour les transports de marchandises générales, de 0,70 NF par tonne à 0,80 NF pour les bateaux tractionnés; de 1,30 NF à 1,60 NF pour les automoteurs.

— pour les bateaux citernes de 2,10 NF par tonne à 2,50 NF pour les bateaux tractionnés; de 3,90 NF à 4,70 NF pour les automoteurs.

Cette hausse d'environ 20 p. 100 paraît inopportune au moment où les charges salariales augmentent et où l'aide à la batellerie diminue.

Le Gouvernement semble voir en elle une mesure de coordination fiscale, ce qui est discutable puisqu'elle ne fait que cristalliser une situation actuelle et non s'insérer dans un ensemble de dispositions cohérentes destinées à réaliser une véritable coordination des transports.

Depuis 1956, sans attendre que le Gouvernement ait mis en application un programme cohérent pour la modernisation des voies, la batellerie, en application de la loi Morice, a versé au fonds de garantie des emprunts un total de 17.467.000 NF. Cette participation, qui atteignait 7.500.000 NF en 1960, va passer successivement à 7.600.000 NF en 1961, 7.900.000 NF en 1962, 8.700.000 NF en 1963, 11.000.000 de nouveaux francs en 1964 et 12.500.000 NF en 1965.

Ainsi, de 1956 à 1960, la batellerie a enregistré un accroissement continu des charges provoquées par sa contribution au financement de l'exploitation réglementée et de la modernisation de l'infrastructure : exploitation réglementée, 4.200.822 NF ; modernisation de l'infrastructure, 17.467.000 NF. Total : 21 millions 667.822 NF.

Pour le seul exercice 1961, ces chiffres seront respectivement de : exploitation réglementée, 3.080.000 NF ; modernisation de l'infrastructure, 7.600.000 NF. Total : 10.680.000 NF.

C'est pourquoi, lors de la discussion en commission des finances de cet article 4, plusieurs membres, dont M. Dusseaulx et votre rapporteur, ont émis des réserves sur le bien-fondé de cette augmentation de la base spécifique.

Le ministre des travaux publics avait d'ailleurs bien voulu reconnaître que la situation de la batellerie nécessitait une attention particulière. Aussi, la commission des finances a-t-elle suivi votre rapporteur dans la proposition qu'il a faite tendant à supprimer le paragraphe III de cet article.

Les subventions d'équipement pour travaux divers.

Le barrage sur la Seine.

Les travaux de construction du barrage « Seine », qui doivent être exécutés par le département de la Seine avec une subvention de l'Etat (Travaux publics) ont été déclarés d'utilité publique le 25 septembre 1959. L'arrêté de cessibilité a été signé par le préfet de l'Aube le 27 avril 1960. L'ordonnance générale d'expropriation est intervenue le 13 juin 1960.

Les acquisitions de terrains se poursuivent activement ainsi que les négociations avec les collectivités en vue de la solution de problèmes particuliers ou d'intérêt général posés par l'exécution des travaux (sauvegarde de nappes, reconstitution d'industries, de cultures, de forêts, remembrements, etc.).

Des travaux préparatoires et accessoires ont déjà été entrepris :

— rétablissement de communications, routes, ponts ;

— ouvrages annexes du canal d'amenée ;

— digues secondaires de Gerodot et Chavaudon.

Les ouvrages principaux seront entrepris au cours de l'année 1961 et il est prévu que les dépenses du département de la Seine au cours des deux années 1960-1961 s'élèveront à 23 millions de nouveaux francs, dont 10,35 millions de nouveaux francs seront couverts par la subvention de l'Etat. Les crédits correspondants ont été inscrits au budget 1960 pour 5 millions de nouveaux francs et sont proposés au budget 1961 (services votés) pour le complément.

Les travaux de défense contre les eaux, d'équipement des ports fluviaux et améliorations des ponts de collectivités locales dans l'intérêt de la voie navigable.

L'autorisation de programme inscrite au chapitre 63-90, article 1er, se décompose comme suit :

1° 6.000.000 de nouveaux francs sont destinés à la poursuite de travaux de défense contre les eaux consécutifs à des crues exceptionnelles (répartition des dégâts occasionnés par les inondations de 1958, dans le massif des Cévennes : 3 millions de nouveaux francs, endiguement du Reyran à Fréjus (tranche 1961), à la suite de la rupture du barrage de Malpasset : 3.000.000 de nouveaux francs) ;

2° 16.000.000 de nouveaux francs seront consacrés au financement de dépenses qui auraient été imputées sur les dotations ouvertes, pour l'octroi de subventions en annuités, au titre de la loi n° 48-1540 du 1er octobre 1948, si les dispositions de cette loi avaient été prorogées au-delà du 31 décembre 1960.

Sur l'autorisation de programme de 16.000.000 de nouveaux francs susvisée, 10.000.000 de nouveaux francs seront affectés à une première tranche de travaux de construction de barrages d'écrêtement des crues dans le département du Gard.

Le complément de 6.000.000 de nouveaux francs permettra, d'autre part, le financement de subventions afférentes à des opérations de défense contre les eaux dans diverses régions, à des travaux d'équipement de ports fluviaux, et à la reconstruction des ponts de collectivités locales sur des voies navigables.

Les travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports.

L'autorisation de programme de 1.200.000 nouveaux francs s'applique pour 700.000 nouveaux francs à l'équipement des ports de plaisance, et pour 500.000 nouveaux francs à l'équipement d'autres petits ports, dont la dépense à la charge de l'Etat aurait été imputée sur des dotations afférentes à la loi du 1er octobre 1948 si ses dispositions avaient été prorogées.

En ce qui concerne les ports de plaisance, les réalisations qu'il est envisagé de subventionner en 1961 concernent notamment l'amélioration de divers petits ports de la Corse, et celles du port de la Trinité-sur-Mer (Morbihan) et de Ouistreham (Calvados).

Le projet de liaison Mer du Nord—Méditerranée par voie d'eau.

Relier Rotterdam à Marseille par une voie d'eau à grand gabarit est un projet grandiose qui reste cependant à l'échelle de notre siècle.

Lorsqu'on jette un regard sur la carte, on mesure toute l'importance que prendrait cet axe européen et tout le profit qu'en pourrait tirer notre pays dans le cadre du Marché commun.

Plusieurs solutions sont possibles pour relier la Mer du Nord à la Méditerranée.

C'est pourquoi, au début de juin 1960, le Premier ministre a confié à un groupe de travail interministériel, en vue de l'établissement du quatrième plan, le soin d'étudier le problème de l'axe de transport par voie d'eau entre le Nord-Est de la France et la Méditerranée par la vallée du Rhône.

Ce groupe de travail procède :

1° A une étude technique des quatre itinéraires suivants :

— liaison par le Haut-Rhône et le canal transhelvétique ;

— liaison du Rhône à la Saône par la vallée du Doubs suivant le tracé approximatif du canal du Rhône au Rhin ;

— liaison par la Moselle et la Saône ;

— liaison transversale entre le canal de l'Est (B. S.) et le Doubs.

2° A une étude économique de ces mêmes itinéraires, laquelle comporte :

a) Une étude économique générale confiée à une société spécialisée ;

b) Une étude comparée des différents moyens de transport pouvant être utilisés pour assurer la liaison de la région de l'Est à celle de la Méditerranée ;

c) Toutes études nécessaires sur le plan international et le plan financier.

De son côté, la commission des voies navigables du bassin lorrain a effectué des études poussées sur le projet dit Lorraine—Méditerranée, par le Rhin, la Moselle canalisée, la Saône et le Rhône.

Ce projet lui a paru réalisable et susceptible d'ouvrir de grandes perspectives économiques, nationales et internationales.

Si le principe d'une liaison Nord—Méditerranée était retenu, le choix du ministre serait en définitive délicat, car il ne devrait pas engendrer d'inutiles rivalités économiques ou politiques régionales.

LES PORTS

Les résultats globaux du trafic marchandises des ports maritimes en 1959 sont comparés à ceux de 1958 dans le tableau ci-dessous :

TRAFIC	1958	1959	DIFFÉRENCES	POURCENTAGE
Entrées :				
Hydrocarbures	34.365.000	35.295.000	+ 930.000	— 2,8
Charbons	5.494.000	3.624.000	— 1.870.000	— 34
Marchandises diverses.	18.515.000	17.989.000	— 526.000	— 2,85
Totaux	58.374.000	56.908.000	— 1.466.000	— 2,5
Sorties :				
Hydrocarbures	8.923.000	8.546.000	— 377.000	— 4,2
Charbons	799.000	787.000	— 12.000	— 1,5
Marchandises diverses.	11.527.000	12.121.000	+ 594.000	— 5,1
Avitaillement	4.326.000	4.147.000	— 179.000	— 4,1
Totaux	25.575.000	25.601.000	+ 26.000	+ 0,1
Entrées et sorties réunies :				
Hydrocarbures	43.288.000	43.841.000	+ 553.000	+ 1,3
Avitaillement	4.326.000	4.147.000	— 179.000	— 4,1
Charbons	6.293.000	4.411.000	— 1.882.000	— 30
Marchandises diverses.	30.042.000	30.110.000	+ 68.000	+ 0,2
Totaux	83.949.000	82.509.000	— 1.440.000	— 1,7
Dont :				
Marchandises manutentionnées	36.335.000	34.521.000	— 1.814.000	— 5

La diminution des entrées provient de la réduction des importations de charbon et des marchandises diverses.

Aux sorties, l'accroissement des marchandises diverses est la conséquence de l'évolution de notre commerce extérieur et de la production intérieure.

La diminution du tonnage manutentionné a touché inégalement les principaux ports dont le classement pour le trafic total des marchandises s'établit ainsi :

1. Marseille, 23.771.495 tonnes ; 2. Le Havre, 16.261.760 tonnes ; 3. Dunkerque, 7.136.569 tonnes ; 4. Rouen, 6.599.606 tonnes ; 5. Nantes—Saint-Nazaire, 5.946.950 tonnes ; 6. Bordeaux, 4 millions 913.366 tonnes ; 7. Sète, 3.595.721 tonnes.

Marseille est le port qui a le moins souffert de la conjoncture ; son trafic s'est légèrement développé tant aux entrées qu'aux sorties. Le Havre s'est également assez bien maintenu ; à part le charbon et l'avitaillement, certains trafics y ont progressé. Dunkerque est plus sérieusement touché : son trafic subit une réduction générale de 12 p. 100 plus sensible aux entrées qu'aux sorties (les entrées de charbon ont baissé de plus de 80 p. 100). Rouen est également fort malmené avec une diminution de 17 p. 100 du trafic total et le charbon en est encore la cause. A Nantes—Saint-Nazaire on note peu de changement par rapport à l'année 1958. A Bordeaux, le trafic total a augmenté grâce aux hydrocarbures. A Sète, il a baissé de 9 p. 100 par suite de la faiblesse des importations de charbon et de marchandises diverses.

Le trafic des voyageurs a marqué une certaine progression au cours de 1959, à l'exception de la « grande navigation » qui se voit sérieusement concurrencée par l'aviation.

Trafics voyageurs :

Grande navigation : 1958, 389.049 ; 1959, 380.718.

Moyenne navigation : 1958, 4.454.851 ; 1959, 4.908.614.

Navigation côtière : 1958, 3.744.808 ; 1959, 3.964.763.

Pendant le premier semestre 1960, le trafic s'est élevé à 32.645.773 tonnes.

Comparativement au premier semestre 1959, pendant lequel le trafic a été de 30.175.453 tonnes, l'augmentation du tonnage transporté en 1960 est donc de 6,3 p. 100 environ.

Les principales variations du trafic sont dues aux : produits agricoles, plus 461.043 tonnes ; hydrocarbures, plus 408.254 tonnes ; matières premières de l'industrie métallurgique, plus 386.804 tonnes ; produits alimentaires, plus 203.919 tonnes ; produits fabriqués de l'industrie métallurgique, plus 187.341 tonnes ; engrais et amendements, plus 178.737 tonnes ; matériaux de construction, plus 127.782 tonnes ; produits industriels, plus 115.964 tonnes ; bois, plus 40.931 tonnes ; charbon, moins 145.809 tonnes.

Si cette tendance se maintient au cours du second semestre, on peut espérer que l'année 1960 verra une reprise générale du trafic.

Il faut cependant remarquer qu'au cours de ces dernières années, nos ports ont moins progressé que les ports étrangers directement concurrents ; de 1952 à 1959, le trafic des ports français a augmenté de 24 p. 100, celui d'Anvers de 40 p. 100 et celui de Rotterdam de près de 80 p. 100.

Cette constatation, pour regrettable qu'elle soit, doit attirer notre vigilante attention et amener les pouvoirs publics à faire, pour nos ports, des efforts financiers plus importants.

Les dépenses d'entretien.

Les crédits prévus au titre de l'entretien et des réparations des ports maritimes s'élèvent à 35.018.348 NF contre 34.238.348 en 1960. En réalité, compte tenu des virements de crédits qui interviennent à partir de ce chapitre, l'augmentation réelle est de 1.100.000 NF.

Cet ajustement ne couvrira même pas les hausses de prix intervenues depuis l'an dernier. Depuis le début de l'année 1960, les différents facteurs de hausses ont conduit à une augmentation moyenne de 7 à 8 p. 100. Les améliorations de salaires qu'il faudra sans doute consentir en 1961 la porteront à 10 p. 100.

Il faut donc prévoir un large déficit dans les crédits d'entretien d'autant plus que les installations portuaires emploient une mains-d'œuvre abondante et utilisent des produits tels que le fuel, l'acier dont les prix risquent d'augmenter.

Les dépenses d'équipement.

A. — *Exécution de la tranche* 1960 *de la loi de programme.*

La décision de report de la construction d'un engin de radoub à Brest, en 1960, a libéré un certain volume d'autorisations de programme qui ont été consacrées à l'engagement de travaux initialement prévus en 1961. On peut citer principalement :

— à Marseille, l'approfondissement de la passe de Port-de-Bouc ;

— à Boulogne-sur-Mer, les travaux préliminaires de la construction de la nouvelle darse ;

— au Havre, une partie des dessertes routières ;

— au Havre, une partie de desserte routière ;

— à Nantes, l'amélioration du chenal de la Loire.

Par contre, les travaux de reconstruction et de transformation de la jetée de l'Est à Dunkerque paraissent devoir subir un certain retard en raison de la nécessité d'études complémentaires.

Les tableaux ci-après font le point de l'exécution de cette tranche 1960 ainsi que des opérations complémentaires qui ont été entreprises dans les ports de commerce.

Ports de commerce. — Opérations prévues à la loi-programme (tranche 1960).

Dunkerque. — Reconstruction et transformation de la jetée de l'Est. Projet en préparation.

Boulogne-sur-Mer. — Construction de la digue Nord (2e tranche). Projet établi, en cours d'examen. — Construction de la nouvelle darse (1re tranche : dragage du chenal). Affaire engagée.

Le Havre. — Desserte du port minéralier. Affaire engagée. — Reconstruction du quai de Floride. Affaire engagée. — Amélioration des dessertes routières. Affaire engagée.

Rouen. — Amélioration de l'estuaire (achèvement). Affaire engagée.

Caen-Ouistreham. — Amélioration des accès : 1re partie : 5e et 4e lots. Affaire engagée. — 2e partie : 3e lot. Affaire engagée.

Caen. — Construction du quai de Calix. Affaire engagée.

Brest. — Reconstruction du quai Ouest du 5e bassin. Affaire engagée. — Construction d'une drague aspiratrice. Affaire engagée. — Restauration du chenal de la Loire (digue de Montoir). Affaire engagée.

Bordeaux. — Reconstruction des ouvrages de la Pointe-de-Grave (1re phase). Affaire engagée. — Rempiètement des quais de Bassens. Affaire partiellement engagée. — Amélioration du chenal (1re phase). Affaire engagée.

Sète. — Elargissement du quai Nord de la jetée, 4/5 et raccordement au quai d'Alger. Décision en préparation.

Marseille et annexes. — Reconstruction des quais du bassin de la gare maritime. Projet établi, en cours d'examen. — Reconstruction et rempiètement des quais de la digue du Large. Affaire engagée. — Approfondissement de la passe et de la rade intérieure de Port-de-Bouc. Affaire partiellement engagée. — Reconstruction de la passe de Jonquières à Martigues (partie Ouest du quai Nord). Affaire engagée.

La Ciotat. — Extension du port (achèvement). Affaire engagée.

Ports de pêche. — Travaux entrepris en 1960.

Fécamp. — Remise en état de la rivière Valmont. Affaire engagée.

Dielette. — Réfection de la jetée. Affaire engagée.

Cherbourg. — Reconstruction de l'appontement de l'avant-port. Projet établi, en cours d'examen.

Douarnenez. — Dragages pour construction d'un terre-plein. Projet en préparation.

Audierne. — Construction de quais (2e tranche). Affaire engagée.

Penmarch. — Amélioration des ports de Kérity et de Saint-Guénolé. Affaire engagée.

Lomeneur-en-Ploermeur. Affaire engagée.

Etel. — Déroctages. Affaire engagée.

Le Croisic. — Améliorations. Projet en préparation.

Les Sables-d'Olonne. — Amélioration des profondeurs. Projet en préparation.

L'Epoids. — Aménagement du port. Projet en préparation.

La Rochelle. — Réfection du môle du Lazaret. Affaire engagée.

Saint-Jean-de-Luz. — Extension et aménagement du port. Projet en préparation.

Carqueiranne. — Amélioration du port des Salettes 4e tranche). Affaire engagée.

Saint-Tropez. — Aménagement du port de la Ponche. Projet en préparation.

Ports de commerce. — Opérations complémentaires 1960.

Dunkerque. — Remise en état du pont basculant de l'écluse Watier. Affaire engagée.

Ajaccio. — Remise en état de la jetée de la Citadelle. Affaire engagée.

Bastia. — Remise en état de la jetée Saint-Nicolas. Affaire engagée.

B. — *Les crédits pour 1961.*

Le budget d'équipement des ports, pour 1961, se présente ainsi :

DÉSIGNATION	LOI programme.	OPÉRATIONS nouvelles.	OPÉRATIONS en cours.	TOTAL
	(En millions de nouveaux francs.)			
Ports de commerce.				
Autorisations de programme	82,310	37,630	»	119,940
Crédits de paiement	16,462	7,526	83,230	107,218
Ports de pêche.				
Autorisations de programme	12,750	1,610	»	14,360
Crédits de paiement	2,550	0,322	1,258	4,130

Les autorisations de programme pour les ports de commerce sont en augmentation de 18 millions de nouveaux francs sur lesquels 12 millions sont consacrés à la réévaluation d'opérations en cours.

Pour les ports de pêche, l'augmentation est de 13,360 millions de nouveaux francs dont 610.000 nouveaux francs pour les réévaluations.

L'écart important avec l'an passé résulte de l'inscription, en 1961, de la construction de la nouvelle darse de Boulogne-sur-Mer.

On trouve donc, pour l'ensemble des ports, un accroissement de 31,3 millions de nouveaux francs mais, compte tenu des 12,610 millions de réévaluations, l'augmentation de la masse des travaux ne représente que 18,690 millions de nouveaux francs.

L'insuffisance par rapport au troisième plan demeure : les crédits engagés sur la période 1958-1961 ne représenteront que 66 p. 100 du montant total prévu, en valeur fin 1956, alors que pendant le même temps l'indice des prix des travaux est passé de 2 à 2,54.

Votre commission souhaite que lors des travaux préparatoires du quatrième plan, il soit tenu le plus grand compte de ce retard — qui s'est ajouté à celui du deuxième — et que toutes dispositions soient prises en vue de le rattraper.

Les crédits de paiement pour 1961 s'élèvent à 107,218 millions de nouveaux francs pour les ports de commerce et à 4,130 pour les ports de pêche.

Ils sont en diminution par rapport à l'an passé, respectivement de 0,042 et 2,280 millions de nouveaux francs.

En dehors des opérations de la loi-programme qui seront examinées plus loin, les crédits de paiement affectés à des travaux complémentaires atteignent 7,526 millions de nouveaux francs et à 0,322.

L'insuffisance de ces crédits est évidente.

C. — *La tranche 1961 de la loi-programme.*

Le tableau comparatif des engagements prévus dans la loi-programme et dans le projet de loi de finances pour 1961 ci-dessous fait apparaître des modifications parfois importantes. Elles résultent :

— du fait, comme nous l'avons vu précédemment, que certains travaux prévus en 1961 ont été engagés en 1960 ;

— des rectifications dans l'évaluation de certaines opérations telles que le bassin minéralier de Dunkerque.

On verra également que la construction de la darse VI à Dunkerque a été avancée d'une année comme votre commission en avait exprimé le souhait l'an passé.

En ce qui concerne la construction de la darse de Boulogne-sur-Mer, il faut comprendre les crédits figurant au titre des ports de commerce et ceux inscrits au chapitre des ports de pêche.

Equipement des ports de commerce.

(Travaux prévus à la loi de programme.)

NATURE DES OPÉRATIONS	AUTORISATIONS d'engagement prévues. Dans la loi de programme.	AUTORISATIONS d'engagement prévues. Dans la loi de finances 1961.	FONDS de concours.
	(En millions de nouveaux francs.)		
Dunkerque :			
Construction d'un bassin minéralier (achèvement)	13,5	6,4	6,4
Construction de la darse n° 6 (1re tranche)	»	19	19
Boulogne-sur-Mer :			
Construction d'une nouvelle darse (achèvement, port du commerce).	21,25	8,15	16,3
Le Havre :			
Amélioration des dessertes routières (partie Ouest)	3,5	2,06	2,06
Caen :			
Amélioration des accès (achèvement)	»	2,1	2,1
Construction du quai de Calix	3,75	(1) »	»
Brest :			
Reconstruction du quai du 5e bassin (achèvement)	1,6	1,8	»
Construction d'un engin de radoub.	»	(2) 22	22
Nantes—Saint-Nazaire :			
Restauration du chenal de la Loire (achèvement)	4	2	»
Bordeaux :			
Reconstruction des ouvrages de la pointe de Grave (2e tranche)	3,3	2,1	»
Amélioration du chenal (2e tranche).	2	1,2	1,2
Sète :			
Elargissement du quai Nord de la jetée (4/5)	1,1	»	»
Marseille et annexes :			
Reconstruction et transformation de l'ancien bassin de remisage	13,5	13,5	5,5
Amélioration de la circulation routière à l'Est et au Sud des bassins de radoub et raccordement avec l'autoroute Nord	2	2	2
Approfondissement de la passe et de la rade de Port-de-Bouc	12,5	»	»
Totaux	82	82,31	76,56

(1) La construction du quai de Calix avait été inscrite en 1960 pour 3,6 millions de nouveaux francs.

(2) La construction d'un engin de radoub avait été inscrite en 1960 pour 22 millions de nouveaux francs, mais l'opération avait été différée.

La forme de radoub de Brest.

Votre rapporteur, en accord et au nom de la commission des finances, a tenu à s'informer, très spécialement, sur les données de la question.

Après avoir mené l'enquête qui s'imposait, il nous faut conclure, nécessairement, pour une urgente réalisation de l'opération envisagée.

Les études qui ont été poursuivies ont démontré que la solution la plus avantageuse, pour metre à la disposition du port de Brest un moyen de carénage approprié à la réparation des plus grands navires, et notamment des pétroliers, consiste en la construction d'une forme de radoub.

Beaucoup de raisons militent pour que les travaux de construction de la cale sèche puissent s'entreprendre sans délai.

L'opération, dans l'état des prévisions de financement, doit être envisagée en 1961.

Le port de Bayonne.

On ne trouve, au budget de 1961, aucune inscription de crédits pour la construction d'une jetée à l'embouchure de l'Adour, à Bayonne.

Or, le trafic du port augmente régulièrement et à une cadence très vive. Il a atteint, l'an passé, 970.000 tonnes contre 712.000 en 1958. Cette année, il se situera entre 1,3 et 1,5 millions en 1961.

Cette production est liée sur le plan industriel à celle des productions de Lacq (soufre de la S. N. P. A., engrais d'Azolacq, importations de coke de pétrole, de bauxite ou d'alumine pour les usines de Péchiney et Ugine, de phosphate pour l'usine de Pierrefitte) et, sur le plan agricole, à l'expansion de la culture du maïs dans le bassin de l'Adour.

Après 1963, le port de Bayonne ne sera plus en mesure d'assurer rapidement et à des prix convenables le trafic qui lui sera demandé, surtout pour l'exportation, si la tranquillisation et l'augmentation de profondeur du plan d'eau d'évolution et du chenal n'ont été obtenues par la construction d'une jetée.

On peut même craindre qu'une partie du trafic ne soit détournée sur un port plus éloigné, non équipé pour certains trafics spéciaux, ce qui entraînerait des dépenses d'investissement et de transport.

Le coût de l'ouvrage serait de l'ordre de 30 millions de nouveaux francs et les collectivités locales (conseil général des Basses-Pyrénées, villes de Pau, Bayonne, Biarritz, chambre de commerce...) sont disposées à participer au financement de la moitié de la dépense.

Des travaux de cette importance ne peuvent être engagés sur les crédits complémentaires annuels, toujours très insuffisants.

Votre commission ne peut que souhaiter qu'après les études poussées faites au ministère des travaux publics et au plan, cette opération soit inscrite en priorité dans les prévisions du 4e Plan de modernisation. Mais celui-ci ne devant être prêt qu'en fin d'année 1961, la réalisation complète des travaux en sera repoussée, dans la meilleure hypothèse, à 1965-1966.

Indépendamment des opérations inscrites à la loi-programme et énumérées ci-dessus, il est envisagé d'engager en 1961, sur la partie complémentaire du budget, les opérations suivantes dont la liste ne peut être considérée comme définitive.

Ports de commerce.

TRAVAUX	FINANCEMENT		
	Article 1er.	Article 2.	Fonds de concours.
	(En milliers de nouveaux francs.)		
Dunkerque:			
Remise en état de la porte aval de l'écluse Watier	600	»	»
Remise en état de la chaussée des Darses (2e tranche)	»	400	400
Calais:			
Remise en état du quai de la Loire.	670	»	»
Le Havre:			
Reconstruction de la voirie du quai de Floride	3.500	»	»
Déblaiement du quai de Pondichéry	8.000	»	»
Rouen:			
Amélioration des conditions de desserte	»	1.500	1.500
Caen:			
Remise en état de la jetée Ouest (2e tranche)	400	»	»
Saint-Malo:			
Reconstruction du pont de Saint-Servan	»	1.050	»
Bayonne:			
Restauration de la jetée Sud	920	»	»
Saint-Louis-du-Rhône:			
Allongement d'un poste à quai	»	300	600
Marseille:			
Aménagement du terre-plein de Moureplane	»	750	»
Restauration des profondeurs	»	300	»
Bastia:			
Restauration des jetées	2.000	»	»
Opérations diverses et imprévues	2.410	3.830	4.800
	17.500	8.130	7.300

Ports de pêche.

Les autorisations de programme prévues au projet du budget de 1961, auxquelles s'ajouteront des autorisations disponibles sur le budget de l'année antérieure, permettront d'engager, sur fonds du Trésor, diverses opérations nouvelles (vraisemblablement à Concarneau, les Sables-d'Olonne et Saint-Jean-de-Luz), indépendamment de la construction d'une nouvelle darse à Boulogne-sur-Mer, qui est inscrite à la loi de programme et qui sera dotée sur les deux chapitres 53-54 et 53-36.

Il convient d'ajouter qu'en ce qui concerne le port de Lorient, placé sous le régime de la concession, des mesures ont été prises pour que la société concessionnaire dispose des moyens financiers nécessaires pour poursuivre la modernisation et l'extension des installations.

Le financement des dépenses d'équipement des ports en 1961.

Ces dépenses sont financées par des fonds d'Etat inscrits dans le budget et qui s'élèvent à 111.348.000 NF, dont 107.218.000 pour les ports de commerce et 4.130.000 pour les ports de pêche, et des fonds de concours provenant des ports autonomes, des collectivités locales (communes ou départements, des chambres de commerce surtout qui procèdent par voie d'emprunts ou par auto-financement).

En 1961, le plafond des emprunts de ces collectivités a été fixé à 135.000.000 de nouveaux francs, 50 en provenance du F. D. E. S., 50 en provenance de la Caisse des dépôts et de la caisse d'épargne, 35 de l'ancien fonds de gestion des emprunts unifiés des collectivités locales devenu le groupement des collectivités pour le financement des travaux d'équipement.

La durée de ces prêts est généralement de vingt ans et le taux, de 5 1/2 p. 100 pour la Caisse des dépôts et de 6 1/2 p. 100 pour le groupement des collectivités.

Les collectivités publiques vont entrer dans une période ou la charge des emprunts va peser très lourd. Elles devront envisager, pour y faire face, un relèvement progressif le leurs péages. Marseille prévoit une augmentation de moitié applicable dans trois ans; Rouen et le Havre seront également dans cette obligation.

La mise en œuvre de la loi-programme et les nécessités de l'expansion les contraignent à se procurer régulièrement des ressources nouvelles.

Il leur faut donc, ou relever leurs péages, ou trouver à emprunter à meilleur compte.

Le Gouvernement se doit de procéder à l'étude de nouvelles conditions de financement pour les collectivités: taux moins élevé, durée d'amortissement plus longue, bonifications d'intérêts...

Il serait normal également que l'Etat, considérant les grandes opérations d'investissement dans les ports comme des travaux d'intérêt national, supporte toutes les dépenses en résultant, à l'exception des dépenses d'outillage que l'usager prendrait à sa charge.

Est-il besoin de rappeler comment les pays étrangers comme, notamment, la Hollande et la Belgique, soit par l'Etat, soit par les collectivités locales, interviennent dans le financement des équipements portuaires?

La charge de la puissance publique est, au total, infiniment supérieure à celle supportée en France. L'immuabilité des systèmes et des formules d'intervention de l'Etat en France n'est plus à l'échelle de nos besoins. Il importe que des modalités nouvelles soient trouvées pour diminuer la charge des collectivités concessionnaires.

Conclusions.

L'année 1961 va voir s'achever le troisième plan de modernisation et d'équipement qui, élaboré au cours des années 1956 et 1957, a commencé en fait à s'exécuter en 1958. Quelles conclusions peut-on déjà tirer ?

Les objectifs du plan, déjà modestes, ne seront pas atteints, faute de crédits budgétaires suffisants et en raison de la poussée des prix.

Le plan intérimaire, les lois-programme sont venus réaffirmer les intentions louables du Gouvernement mais n'ont pas permis de regagner le temps perdu.

Le IVe plan va s'élaborer dans la double perspective de l'expansion économique et de l'adaptation au Marché commun.

Le taux d'accroissement économique qui sera retenu conduira nécessairement à des augmentations de trafic importantes.

La suppression des formalités et des perceptions aux frontières terrestres rendra sévère la concurrence portuaire.

Pour ces deux raisons, il nous faudra « faire face ».

Mais nos rivaux étrangers ont déjà pris une avance considérable. L'effort consenti par la Belgique pour Anvers et Gand, par la Hollande pour Rotterdam, est hors de comparaison avec celui de la France pour ses propres ports.

Il ne s'agit pas de minimiser les réalisation récentes ou prochaines, telles que celles de Dunkerque, mais plutôt de prendre la mesure de ce qui reste à faire.

Les bonnes volontés sont nombreuses mais l'Etat doit donner l'exemple.

Votre commission des finances souhaite qu'une fois de plus le IVe plan ne soit pas un espoir déçu.

Elle demande en outre que les perspectives et les données de ce plan soient obligatoirement soumises à l'examen des commissions parlementaires compétentes.

Le Parlement lui-même doit pouvoir en délibérer avant même qu'il n'entre en application.

Avec le IVe plan, nous devrions rattraper le retard constaté dans l'équipement, tant de nos ports que de nos voies navigables.

Avec l'ouverture du Marché commun, ce sera sans nul doute l'accroissement des trafics. Il importe alors de mettre nos ports en état de soutenir plus aisément la concurrence étrangère européenne.

L'Etat doit permettre à nos ports de lutter avec succès. Pour y arriver, et pour placer nos installations portuaires et toutes l'infrastructure fluviale en état de compétition valable, les pouvoirs publics ne sauraient négliger de renforcer leur aide et de la dispenser dorénavant, à l'exemple des pays voisins, selon des modalités de financement nouvelles comparables à celles en vigueur dans les autres pays du Marché commun.

Sous réserve des observations qui ont été faites, votre commission vous propose d'adopter les crédits concernant les voies navigables et les ports.

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de **loi de finances pour 1961**, par M. Dumortier.

XVI. — **Voies navigables et ports** (Tome II).

Mesdames, messieurs, l'examen des chapitres réservés aux voies navigables et aux ports dans le budget des travaux publics, des transports et du tourisme appelle de la part de votre commission de la production et des échanges les observations suivantes :

ANNEXE I

Services voies.

Titre III. — Rémunérations du personnel

Au chapitre 31-31, seules les améliorations des rémunérations de la fonction publique entraînent une très légère augmentation.

Le chapitre 31-31 passant de 14.970.430 NF à 15.871.414 NF.
Le chapitre 31-32 passant de 2.179.540 NF à 2.417.644 NF.

Pour les travaux d'entretien :

Les chapitres 35-31, voies de navigation intérieure, 58 millions 583.078 NF ; 35-32, les ports maritimes, 35.018.348 NF ; 35-33, les établissements de signalisation maritime, 11.800.720 NF, traduisent la reconduction pure et simple des crédits votés en 1960.

Dans le titre IV, en quatrième partie :

Au chapitre 44-31, les subventions aux ports autonomes d'un montant de 5.782.618 NF sont reconduites.

Au chapitre 44-32, concernant les subventions annuelles aux territoires d'outre-mer, à l'Algérie et à la Tunisie pour le fonctionnement, l'entretien et les réparations des établissements de signalisation maritime, nous enregistrons un transfert de crédit du budget des services du Premier ministre sous la désignation de fonds d'aide et de coopération, aide et concours divers pour un montant de 1.527.000 NF ce qui porte le montant des crédits de ce chapitre de 2.485.000 NF à 4.312.000 NF.

En cinquième partie, sous le titre de l'action économique et des subventions, entreprises d'intérêt national, sous le chapitre 45-31 relatif à l'exploitation réglementée des voies navigables, les crédits passent de 11.000.000 de nouveaux francs à 10.000.000 de nouveaux francs.

Dépenses en capital.

Au chapitre 53-30, pour l'équipement des voies de navigation intérieure, nous retrouverons l'ensemble des opérations prévues par la loi-programme soit :

1° Pour la mise à 2 m. 20 d'enfoncement de la liaison Dunkerque-Valenciennes et en particulier pour la réalisation de la section Watten-Aire et la réalisation de l'ouvrage de Watten au gabarit de 1.350 tonnes les crédits s'élèvent à 22.000.000 de nouveaux francs.

Votre commission estime que la mise au gabarit international de 1.350 tonnes de cette liaison doit être réalisée très rapidement. Il sera indispensable aussi de prévoir la liaison de Maubeuge et du Bassin de la Sambre avec Dunkerque-Valenciennes. Alors seulement avec la construction du nouveau faisceau de triage S. N. C. F., tous les efforts prodigués, tous les investissements consacrés au grand port du Nord produiront tous leurs effets bénéfiques ;

2° Pour le canal du Nord, la réalisation du versant Somme dans la première section, la traversée des marais de la Somme dans la deuxième et la réalisation du versant Oise dans la troisième section figurent pour 27.000.000 de nouveaux francs ;

3° L'aménagement de la basse Seine, l'écluse Notre-Dame-de-la-Garenne et l'aménagement du bief de Meulan sont repris pour 14.000.000 de nouveaux francs ;

4° 14.000.000 de nouveaux francs sont aussi prévus pour l'aménagement de la haute Seine ;

5° La mise à 2 m. 20 du canal de la Marne au Rhin et de ses antennes à vu réduire son inscription de 15.000.000 de nouveaux francs à 13.900.000 NF ;

Nous rappelons que la tranche 1960 d'aménagement du canal de la Marne au Rhin avait été prévue pour 15 millions mais avait été portée à 17 millions par suite du retard d'exécution des travaux d'aménagement de la haute Seine, ce qui fait que l'ensemble des tranches 60 et 61 pour le canal de la Marne au Rhin est encore en excédent de 900.000 NF ;

6° Pour le canal du Rhône au Rhin, 6 millions d'anciens francs était prévue pour la section Strasbourg-Neuf-Brisach. L'inscription n'est que de 4.100.000 NF. Là encore il y a eu report sur la tranche 1960 de 800.000 NF, ce qui fait que le total des tranches 60 et 61 n'est en retard que de 1.100.000 NF.

Hors la loi de programme, nous signalons la prise en considération de la dérivation du canal de la Deule à Loos pour 3.345.000 NF — une participation du budget des voies navigables à la reconstruction des ponts ferroviaires et routiers pour 6.500.000 NF et un ensemble d'opérations diverses pour 14.635.000 NF, soit au total 130 millions de crédits contre 117.400 durant l'exercice 1960.

Ports maritimes.

Dépenses en capital.

L'accélération apportée à certains travaux, le retard nécessité par d'autres, certaine anticipation sur le programme 1962, ont conduit votre rapporteur à grouper port par port ses observations. Il s'efforcera, après cette énumération, de donner une appréciation d'ensemble.

Dunkerque : la reconstruction et la transformation de la jetée de l'Est inscrites à la loi-programme pour 3.300.000 NF en 1960 ont bien été portées au budget de 1960.

L'achèvement de la construction d'un bassin minéralier inscrit à la loi-programme pour 13.500.000 NF en 1961 ne figure que pour 6.400.000 NF au budget 1961. Mais en contrepartie, 2.500.000 NF de réévaluation sont retenus au chapitre B. Ce bassin séparé de la mer par une digue de protection est relié au port par un bassin de virement. A l'issue de la première étape, deux navires minéraliers de 45.000 tonnes pourront accoster simultanément sur les 500 mètres de quais aménagés sur la rive Sud du bassin. La cadence de déchargement prévu en pointe serait de 2.000 tonnes-heure. Il sera nécessaire de lier ce bassin à l'avant-port par une nouvelle écluse qui permette l'accès des pétroliers et minéraliers de 60.000 tonnes de port en lourd.

19.000.000 de nouveaux francs sont inscrits au budget de 1961 pour la construction de la darse VI (1re tranche), ce qui est une anticipation sur la loi-programme 1962 qui prévoit à cet effet 36.000.000 de nouveaux francs.

Cette darse VI de 750 m $\times$ 160 m doit augmenter de 25 p. 100 la capacité du port en marchandises diverses.

Boulogne-sur-Mer : les engagements de la loi-programme sont respectés. Ils comportent l'achèvement de la nouvelle darse pour 20.900.000 NF.

Le Havre : le grand port de la Seine-Maritime, pour qui était seulement prévue l'amélioration des dessertes routières pour 3.500.000 NF, voit inscrire à ce chapitre 2.060.000 NF.

Mais, en plus, dans le cadre des opérations nouvelles il bénéficie de 3.500.000 NF pour la reconstruction de la voirie du quai de la Floride et de 8.000.000 de nouveaux francs pour le déblaiement du quai de Pondichéry.